

5. У лютому 2009 р. Конституційний суд визнав конституційною нормою, що усиновлювач не може бути старшим усиновленої дитини більше ніж на 45 років.
6. Порядок ведення обліку дітей, які можуть бути усиновлені, осіб, які бажають усиновити дитину, та здійснення нагляду за дотриманням прав дітей після усиновлення був затверджений Кабінетом Міністрів 28.08 2003 р., до якого в 2007 р. внесені істотні зміни.
7. Національний звіт “Зведена III та IV Національні доповіді про реалізацію Україною положень Конвенції ООН про права дитини” (2002–2006). – К.: Державний інститут розвитку сім’ї та молоді, 2008. – С. 54.
8. Семейное право Российской Федерации и иностранных государств. Основные институты. – М.: Юринформцентр, 2005. – С. 254-255.
9. Бернхем Вільям. Вступ до права та правової системи США. Перекл. з англійської. – К.: Україна, 1999. – С. 448-449.

*Корнієнко П. С.
Національний педагогічний університет
імені М. П. Драгоманова*

ПОРЯДОК ВІДЧУЖЕННЯ ЗЕМЕЛЬ ПІД БУДІВНИЦТВО ЗАЛІЗНИЦЬ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.) – НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

Із середини ХІХ ст. і до початку ХХ ст. у Російській імперії було видано ряд нормативно-правових актів, які регулювали процес земле відведення під будівництво залізниць. Вони друкувалися окремими виданнями [3], у галузевій періодиці [6, с. 11-18], офіційних [20; 21] та неофіційних [4] виданнях Зводу законів Російської імперії. У той же час, слід зазначити, що дана проблема майже не знайшла відображення у правознавчій літературі. Недоліки нормативно-правового регулювання відчуження земель задля державних потреб у кінці ХІХ – на початку ХХ століть висвітлювали С. А. Дедюлін [7], В. В. Салов [16] та А. Квачевський [8]. Фрагментарно деяких аспектів відчуження земель під будівництво залізниць торкнувся у своїй фундаментальній праці М. А. Кіслінський [5]. Після 1917 року вищезазначене питання зовсім не вивчалось і тому при його дослідженні нами використовувалися, в основному, нормативно-правові акти досліджуваного періоду та архівні матеріали.

Насамперед, слід зазначити, що в другій половині ХІХ століття всі категорії земель, за виключенням монастирських та церковних, були об’єктом купівлі-продажу. Що стосується казенних земель, то вони надходили до продажу та віддавалися в оренду тільки за згодою уряду та дозволу імператора.

Відчуження земель під будівництво залізничної мережі в Україні регулювалося як загальними і спеціальними законами Російської імперії, так і статутами залізничних товариств. Ці документи обов’язково містили параграфи про порядок відведення земель під будівництво залізничних ліній. У них зазначалося, що “пусті” землі, які належали казні, відводилися безкоштовно; за зайняті під сільськогосподарське виробництво, засаджені садами та лісами державні землі та за землі приватних осіб сплачувалася компенсація у порядку, визначеному чинним на той час законодавством (пар. 5, 6 Курсько-Київської залізниці, 5, 25 – Курсько – Харково – Азовської, 14 –

Константинівської, 15 – Лозово-Севастопольської та ін.) [19, дод., арк. 2]. Товариствам гарантувалося право законного відчуження та заняття (експропріації) приватних земель та будівель, необхідних під дорогу в тих випадках, коли власники не погодяться на добровільну уступку. Казенні землі, які не обробляються, передаються товариству безкоштовно; також товариству дозволяється добувати на цих землях необхідні для дороги будівельні матеріали. Товариству надавалося право будувати необхідні ґрунтові та інші дороги, допоміжні дороги, канали, доки, пристані, необхідні для зручного сполучення залізничні станції.

Крім того, відведення землі під будівництво кожної окремої залізниці відбувалося згідно рішення уряду та затверджувалося імператором [1, 2, с. 10-15]. У цих документах регламентувалися особливості відчуження земель, що належали селянам. Так як ці земельні угіддя належали державі і тільки знаходилися у користуванні селян, то їх відчуження проводилося безкоштовно. Держава ж зобов'язувалася надати селянам рівноцінні землі та компенсувати збитки, які вони несли в результаті такого обміну. При цьому, “якщо на шляху залізниці будуть будинки або господарські угіддя селян, то не казна, а залізнична компанія зобов'язана, перш ніж знести ці будинки, збудувати для селян інші, на вказаному їй місці – за свій рахунок” [16, с. 36].

Порядок відчуження приватних земель для потреб залізничного будівництва регламентувався цивільним законодавством Російської імперії та спеціальними нормативно-правовими актами. Основу цивільного законодавства склали спеціальні закони про відчуження майна для державної та громадської користі, прийняті у 1833 році, що лягли в основу статей 575-600 Законів цивільних, які регулювали процес відчуження землі та нерухомого майна, шляхом викупу відчужувачем “за справедливу та пристойну винагороду” [20].

Слід зазначити, що законодавство більшості розвинених країн Європи передбачало прийняття таких нормативно-правових актів, які гарантували власникам компенсацію матеріальних збитків за відчужене майно у якомога повному обсязі. У цих країнах застосування правил про примусове відчуження нерухомого майна допускалося прийняттям розпорядження місцевого органу влади або рішенням верховних органів. Шляхом прийняття місцевих нормативно-правових актів примусове відчуження допускалося в Англії, США та у більшості випадків у Франції. Натомість, у Німеччині експропріація нерухомого майна дозволялася тільки загальним законом, прийнятим верховною владою.

У Російській імперії нормативно-правові акти із зазначеного питання розроблялися і приймалися орієнтуючись на Німецьке законодавства. Закон Російської імперії про експропріацію від 7 червня 1833 р. та його нова редакція, прийнята 19 травня 1887 р. вимагали, щоб в усіх випадках, коли здійснювалося примусове відчуження землі для державних та громадських потреб (у тому числі і для будівництва залізничної мережі), приймалися спеціальні імператорські укази, представлені Державною радою [4, с. 202].

Чинне законодавство досліджуваного періоду спрямовувалося на охорону інтересів власників землі шляхом її правильної оцінки та своєчасної виплати нарахованих компенсацій. Слід зазначити, що у Російській імперії ще у другій половині XVIII був виражений принцип повної винагороди власникам за збитки, спричинені власникам відчуженням у них землі. В Указі російської імператриці Катерини II генерал –прокурору від 30 липня 1767 р. вказувалося: “Коли для загальної користі потрібна

земля, яка належить приватній особі, то повинен торжествувати закон цивільний..., згідно з яким, якщо ділянка землі була взята у людини, то цій людині необхідно повністю компенсувати її збитки” [16, с. 23].

Ця правова норма у подальшому розповсюджувалася і на російське законодавство другої половини XIX – початку XX століть. Зокрема, відповідно до ст. 575 Законів цивільних відчуження нерухомого майна допускалося “не інакше, як за справедливую та пристойную винагороду” [4, с. 202].

Право на відчуження майна для державних та громадських потреб надавалося урядовим і державним установам та приватним товариствам, які дозволені урядом. До них відносилися і залізниці загального користування.

Якщо підприємство не мало статусу державного, то воно визнавалося підприємством громадським. До такого типу підприємств відносилися під’їзні залізничні колії, які законом від 14 квітня 1887 р. визнавалися громадськими підприємствами, на які розповсюджувалася дія нормативно-правових актів, які регулювали порядок відчуження земель для державних та громадських підприємств.

Відповідно до правових норм досліджуваного періоду, для всіх відчужувачів існували єдині правила та порядок, за якими здійснювалося відчуження майна: за добровільною згодою; шляхом обміну майна на рівноцінне; примусовим способом, тобто встановленням ціни майна, так званим порядком оціночного провадження.

Діючим на той час законодавством законним визнавався порядок оцінки землі та виплати компенсації за відчужене майно за добровільною згодою сторін [4, с. 202].

Якщо сума винагороди за відчужене майно, визначена за добровільною згодою між власником майна та відчужувачем, не перевищувала 3 тис. карбованців, а на її видачу був виділений кредит, то справу завершував міністр шляхів сполучення затвердженням документа про передачу права власності. Після цього власнику відчужуваного майна якнайшвидше виплачувалася сума компенсації. Ми вважаємо, що це робилося з метою зменшення як розміру компенсації так і суми відсотків, які нараховувалися за період від часу фактичного зайняття землі і до часу виплати належної винагороди.

Відповідно до закону від 19 травня 1887 р. тільки у тому випадку, коли ціна, яку просив власник за землю та майно, визнавалася відчужувачем невідповідною дійсній вартості цієї власності, проводився її опис та оцінка в оціночній комісії, тобто застосовувалося оціночне провадження.

Дослідження нормативно-правових актів середини XIX – початку XX століть показує, що ними недостатньо регулювався процес відчуження земель, які належали неповнолітнім та особам, які знаходилися під опікою та взагалі недієздатних.

У них лише побіжно вказувалося, що при відчуженні земель і майна “для загальнодержавної користі це питання вирішується у встановленому порядку” [9, с. 26].

Більш чітко процедура відчуження таких земель визначалася законодавством ряду загальноєвропейських країн. Так, прийнятий у 1841 р. французький закон про експропріацію встановлював для подібних випадків такі правила: якщо для громадських потреб відчужувалося майно (у т.ч. і землі) неповнолітніх або осіб, які знаходилися під опікою, або осіб взагалі недієздатних, то опікуни або представники цих осіб могли, за рішенням суду, добровільно погодитися на це відчуження. Суд у своєму приписі повинен вказувати на ті заходи зберігання або переведення у цінні папери отриманої винагороди.

Нами виявлено, що законодавством досліджуваного періоду зовсім не передбачена компенсація орендатора, позильця і взагалі третім особам, які мали непряме відношення до відчужуваного майна. На нашу думку, передбачалося, що у суму компенсації, яка виплачувалася власнику майна, включаються і витрати на задоволення справедливих вимог третіх осіб, які виникали в наслідок відчуження всієї землі або її частини та наносили шкоду третім особам у їх майнових правах.

Комісія на чолі з О. Оболенським у розробленому нею законопроекті встановила, за прикладом іноземних держав, принцип винагороди за шкоду та збитки, спричиненні відчуженням не тільки власникам відчужуваних земель, а й третім особам. Але ці пропозиції Державна рада не затвердила і вони не ввійшли до остаточної редакції закону 1887 р.

Хотілося також звернути увагу на одну особливість закону 1887 р., яка стосується винагороди за добровільною згодою, а саме, про можливість винагороди шляхом “обміну відчужуваного нерухомого майна на інше рівноцінне” [4, с. 203]. Як свідчать архівні документи, цей спосіб погодження застосовувався досить рідко, хоча, він на нашу думку, був би найдоцільнішим. Статтею 600 Законів цивільних він особливо рекомендувався при відчуженні церковних земель [4, с. 211]. Але не варто відкидати доцільність застосування цього законоположення і при відчуженні землі у селян або дрібних власників (які мали до 60 десятин землі), особливо тоді, коли у них відбиралися найнеобхідніші угіддя, наприклад, випаси та сінокоси. Міністерство землеробства та державного майна з великим небажанням передавало казенні землі безоплатно, взамін відчужених, шляхом обміну на рівноцінні. Ми вважаємо, що стан речей змінився б на краще, якби був прийнятий закон, що зобов’язував підприємців, які споруджували залізниці, відшкодовувати із будівельного капіталу повну вартість казенних земель, які відводилися під залізниці. Тоді самі селяни обирали б форму отримання компенсації: або шляхом виділення наділу із казенних земель, або виплати грошової винагороди. Випадки обміну селянських земель, що відійшли під залізниці, на рівноцінні із числа вільних або казенних земель, передбачалися і в законі про стани [16, с. 31].

Також бували випадки, коли в обмін на втрачене майно, власник отримував рівноцінне, що належало підприємцю – будівникові залізничної лінії. Такий порядок також дозволявся чинним законодавством.

Досить часто у власників землі не було потрібних документів для здійснення купчої на відчужувану землю, особливо, якщо ці власники – селяни, міщани, козаки. Саме їх земля складала до 80% всіх залізничних відчужень. Не дивлячись на те, що з цими власниками досягалася окрема згода, доводилося направляти справу для оціночного провадження.

Харківська нарада по відчуженню пропонувала розробити для подібних випадків спеціальні правила, які передбачали укладання письмової угоди між сторонами. Ця угода направлялась до оціночної комісії з додаванням заяви з описами та планами відчужуваного майна. На оціночну комісію покладался обов’язок затверджувати таку угоду та приймати постанову про видачу дозволу підприємцю після внесення ним до казначейства відповідної винагороди, яку належало сплатити власнику майна.

Якщо між власником землі, яка підлягала відчуженню, та підприємцем добровільна згода не досягалася, то закон передбачав проведення її опису та оцінки.

Опис здійснювався чиновником місцевої поліції у присутності двох або трьох

свідків, переважно сусідів по маєтку. При здійсненні опису земель представники влади керувалися правилами, визнаними статтями 1103-1110 Статуту цивільного судочинства та ст. 851 Законів цивільних, в яких зазначалось, що відносилось до приватної власності відчужувалося для споруд різних міністерств і відомств, то його опис проводився у присутності представників цього відомства. Як правило, ним був чиновник інспекції з будівництва залізниць. При будівництві залізничних ліній, коли роботи вимагали пришвидшити передачу земель, що відходили під дорогу, допускалися відхилення від загального закону. Таке відчуження проводилося після “височайшого повеління” при відчуженні земель під певну залізницю.

Особливі правила 1893 р. передбачали можливість зайняття земель залізничним товариством одразу після їх опису. За старим законом, який діяв до 1887 р. відчужене майно відходило до того відомства, за клопотанням якого воно відчужувалося тільки після видачі власнику компенсації (ст. 859 Законів цивільних) [20]. Таким чином, на основі цих загальних правил, новий власник міг зайняти відчуженні землі після довготривалої та складної процедури оціночного провадження.

Недосконалість цих правил при проведенні робіт під час будівництва залізниць виявилися ще у 30-х роках XIX ст. при спорудженні Миколаївської залізниці. Тому у 1836 р. товариству, яке проводило роботи з її будівництва було дозволено “з метою продовження робіт, приступити до них, не чекаючи остаточної оцінки. Товариство зобов’язане внести до відповідного відомства грошову суму, рівнозначну ціні, яка виплачувалася за аналогічну землю у даній місцевості. Після закінченні оцінки комісія зобов’язувалася доплатити ту суму, яка буде визначена оціночною комісією як остаточною” [7, с. 25].

В наступних залізничних товариствах при будівництві залізниць їх надавалося право користуватися пільгами, які надавалися імператором для виконавців державних робіт, у тому числі і правом законного відчуження і зайняття приватних земель, необхідних для цих доріг.

12 жовтня 1860 р. міністр шляхів сполучення та публічних споруд оприлюднив указ імператора, у якому говорилося: “... до перегляду постанов про відчуження приватного майна за розпорядженням уряду взяти за правило, щоб у тих випадках, коли уступка цього майна під залізницю, які будуються приватними товариствами, не досягалася шляхом добровільної згоди, проводити негайно його законну оцінку; по визначенні комісією суми винагороди, надавати товариствам право займати все майно одразу після внесення в оціночну комісію для передачі власникам визначеної нею суми компенсації” [16, с. 36].

Хоча цей нормативно правовий акт прискорив деяким чином зайняття відчужуваної землі підприємцям, так як він дозволив займати землю відразу після оцінки, але він не міг задовольнити підприємців які звернулись до Комітету міністрів із клопотанням займати під будівництво залізниць землі, не чекаючи їх остаточної оцінки. Комітет міністрів затвердив нові правила про порядок відчуження на 1872 р., протягом якого передбачалося більш детально вивчити стан справ, переглянути діючі нормативно правові акти та внести до них зміни. Але цього не відбулося і правила перезатверджувалися щорічно до 18 грудня 1881 р., коли почалася розробка нового законопроекту про під’їзні шляхи від 14 квітня 1893 р., коли Закон про під’їзні шляхи був затверджений імператором і до нього увійшли вищезазначені правила.

Закон про під'їзні шляхи, на відміну від закону 1860 р., не дозволяв заняття земель до закінчення процедури відчуження. При цьому, заняття майна під під'їзні шляхи обумовлювалося двома вимогами: щоб займані землі були рівноцінними, плани на право відчуження яких затвердила Державна рада; щоб товариства яке споруджувало під'їзний шлях, вніс до місцевого казначейства грошове забезпечення, яке відповідало сумі компенсації, присудженій оціночній комісії. Воно дорівнювало їх річному прибутку помноженому на $16 \frac{2}{3}$ [21].

У результаті вивчення діючих нормативно-правових актів досліджуваного періоду та архівних матеріалів, можна стверджувати, що заняття відчужуваного майна допускалося: а) після виплати власникові призначеної компенсації; б) після оцінки майна та внесенням підприємцем до місцевого казначейства відповідної грошової суми; в) після опису майна, без внесення коштів, у випадку, коли відчужуване майно вимагалось зайняти негайно, відповідно до іменного імператорського указу.

Перший порядок зайняття майна, згідно із чинним законодавством, визнавався як загальний; другий порядок відносився до під'їзних шляхів, які будувалися приватними підприємцями; третій – встановлювався законом виключно для залізниць, які знаходилися у стадії будівництва і для яких зволікання з проведенням оцінки призводило до уповільнення або припинення робіт. Нами встановлено, що в практиці залізничного будівництва перший та другий порядок зайняття земель майже ніколи не застосовувалися. Навіть при будівництві рейкових під'їзних шляхів в іменних указах про відчуження, завжди обумовлювалося, що у зв'язку з необхідністю невідкладно розпочати будівельні роботи, відчужуване майно вимагалось зайняти негайно після його опису і без внесення коштів відповідно до іменного імператорського указу.

Можна зробити висновок, що нормативно-правовими актами Російської імперії чітко регламентувався процес відчуження земель та майна для будівництва залізничної мережі в Україні. Але вивчення архівних та порядку застосування вищеназваних документів свідчать, що залізничні товариства досить часто порушували ці закони. Зокрема, в основному порушувалися права селян, які мали дрібні наділи та при відчуженні общинних земель, які належали громаді. Це породжувало велику кількість скарг, які вирішувалися у касаційних інстанціях досить повільно.

Використані джерела:

1. Дарование обществу Юго-Западных железных дорог права принудительного отчуждения городской земли в Одессе, занятой сооружениями Юго-Западной железной дороги // Собрание узаконений и распоряжений правительствующего Сената – 1889. – Ст. 731.
2. Дополнительное отчуждение земель для надобностей Юго-Западных и Фастовской железных дорог // Собрание узаконений и распоряжений – 1890. – Ст. 491.
3. Инструкция начальникам казенных железных дорог. – СПб., 1893. – 31 с.
4. *Исаченко В. В.* Законы гражданские (Свод законов, т. X, ч. I изд. 1914 г. по прод. 1914 года) со включением узаконений, последовавших в порядке 87 ст. основного закона и разъяснений Правительствующего Сената с 1866 по 1 октября 1915 г. – Пг.: Изд. юридич. книж. склада "Право", 1916. – 868 с.
5. *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам Кабинета Министров: Историч. очерк / Под ред. Куломзина. – Т. 1. – 341 с.
6. Наша железнодорожная политика // Промышленность и торговля. – 1908. – № 8. – С. 465-471.
7. Наша железнодорожная политика в финансовой комиссии Государственной Думы // Промышленность и торговля. – 1908. – № 10. – С. 535-538.

8. Общий Устав российских железных дорог 12 июня 1885 г. с объяснениями постановлений Устава с историческими сведениями / Сост. А. Квачевский. – СПб., 1886. – 392, VIII, I с.
9. Оздоровление наших железных дорог // Промышленность и торговля. – 1910. – № 18. – С. 277-281.
10. Отчуждение земель и имущества, необходимых для сооружения Новоселицких ветвей Юго-Западных железных дорог // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое Правительствующим Сенатом. – 1889. – Ст. 733.
11. Отчуждение земель и имуществ, необходимых для усиления некоторых железных дорог // Собрание узаконений и распоряжений правительствующего Сената. – 1889. – Ст. 720.
12. Отчуждения земель, необходимых для сооружения Саксаганской ветви Екатерининской железной дороги // Собрание узаконений и распоряжений правительствующего Сената. – 1891. – Ст. 812.
13. Отчуждение земель, необходимых для усиления водоснабжения станций Дебальцево, Звереве и Ясиноватая Донецкой железной дороги // Собрание узаконений и распоряжений правительствующего Сената. – 1891. – Ст. 759.
14. Отчуждение земель под соединительную ветвь между Донецкой и Киево – Харьковско-Азовской железной дорогой // Собрание узаконений и распоряжений правительствующего Сената – 1887. – Ст. 178.
15. Отчуждение земли для общества Юго-Западных железных дорог // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1888. – Ст. 37.
16. Отчуждение имущества под устройство Ромны-Кременчугской железной дороги // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. – 1885. – Ст. 663.
17. Отчуждение частного имущества под постройку Криворогской и Баскунчакской железных дорог и моста через Днепр в Екатеринославе // Собрание узаконений и распоряжений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1881. – Ст. 296.
18. Отчуждение частных имуществ для расширения станции Казатин Юго-Западных железных дорог // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1888. – Ст. 517, 518.
19. Свод действующих уставов железнодорожных обществ (по 1 июля 1881 г.). – СПб.: Издание МПС, 1881. – 1200с., табл. – Т. XII., Ч. I.
20. Свод действующих уставов железнодорожных обществ (по 1 июля 1881 г.). – СПб.: Издание МПС, 1881. – 1200 с., табл. – Т. XV
21. Свод циркулярных распоряжений Министерства Путей сообщения с 1860 по 1893 г. – СПб., 1893. – 96 с.

Михальнюк О. В.
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка

**ПОРУКА У ЗАКОНОДАВСТВІ,
ЩО ДІЯЛО НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ
З ПОЧ. 40-Х РР. ХІХ ДО КІН. 90-Х РР. ХХ СТ.СТ.**

У контексті дослідження історії розвитку інституту поруки в Україні особливий інтерес, на наш погляд, представляє законодавство, що діяло на українських землях з поч. 40-х рр. ХІХ до кін. 90-х рр. ХХ ст.ст (6, с. 104-112). Виділення означеного періоду пов'язано із поширенням на територію України дії російського, а невдовзі радянського законодавства.

Цивільне законодавство вказаного періоду було предметом вивчення у працях таких відомих російських вчених, як Анненков К., Звукова І. А., Тютрюмов І. М.,