

гарантій для працівників, створення ефективних державних та регіональних програм у сфері безпеки праці та їх фінансування; розроблення і застосування заходів профілактики виробничого травматизму та професійних захворювань; нагляд і контроль держави за дотриманням законодавства, що регулює охорону праці та встановлення чітких критеріїв відповідальності за його порушення. З нашої точки зору, запровадження всіх цих заходів зможе підвищити рівень безпеки виробництва та забезпечити реалізацію права на безпечну працю.

Список бібліографічних посилань

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Конституційне право України : підручник / за ред. В. П. Колісника, Ю. Г. Барабаша. Харків : Право, 2008. 416 с.
3. Конвенція 1981 року про безпеку та гігієну праці та виробниче середовище N 155 : від 22.06.1981. *Офіційний вісник України*. 2013. № 5. Ст. 204.
4. Ярошенко О. М. Основні напрями утвердження засад соціальної держави у трудовому праві. *Право та інновації*. 2016. Вип. 1 (13). С. 23–29.
5. Яковлев О. А. Фундаментальні проблеми правового регулювання умов праці і встановлення гарантій для працівників : монографія. Харків : Право, 2019. 456 с.
6. Гетьманцева Н. Забезпечення реалізації права на працю і захисту громадян від безробіття. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. Вип. 6. С. 84–89.

Одержано 23.04.2020



Галина Олегівна Прохорченко,

кандидат технічних наук, старший викладач кафедри управління експлуатаційною роботою

Українського державного університету залізничного транспорту

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ (1861–1917 РОКИ)

Історія розвитку залізничного транспорту тісно пов'язана з організацією та забезпеченням охорони громадського порядку силами підрозділів поліції.

На початку 40-х років XIX ст. на території Російської та Австро-Угорської імперій розпочалося інтенсивне будівництво залізниць. У 1840 р. було побудовано 470 км. залізничної колії. Датою введення в експлуатацію першої залізниці на теренах сучасної України прийнято вважати 4 листопада 1861 р., коли перший паровоз прибув із Перемишля до Львова.

У 1865 р. було введено в експлуатацію лінію Одеса–Балта, яку протягом 1868–1870 рр. було продовжено через Кременчук, Київ до Москви. Водночас було прокладено лінії Полтава–Київ–Брест, Курськ–Харків–Ростов. У 1900 р. довжина шляхів сполучення Російської імперії становила вже 23600 км.

Із початком експлуатації перших залізничних ліній з'явилася необхідність мати особливий поліцейський нагляд на той час у вигляді жандармських команд і ескадронів. Вони були зведені в окремий підрозділ, який отримав офіційну назву – жандармська залізнична поліція – і перебував в оперативному підпорядкуванні Міністерства шляхів сполучення.

На початковому етапі, який можна іменувати зародженням, правове положення жандармських поліцейських команд не було визначено, тому вони виконували вимоги будівельників і місцевої залізничної адміністрації, перебуваючи під її контролем.

27 липня 1861 р. було затверджено «Положення про жандармські поліцейські управління Санкт-Петербурзько-Варшавської і Московсько-Нижегородської залізниць», що стало першим спеціальним нормативним актом, який регламентував правове положення жандармської залізничної поліції. У січні 1867 р. усі

жандармські управління, що перебували до цього в підпорядкуванні Інспекції залізниць та Міністерства шляхів сполучення, були передані у підпорядкування Корпусу жандармів. Слід зазначити, що в оперативному обслуговуванні двох із них знаходилися ділянки залізниць, що проходили територією сучасної України.

Утворені жандармські поліцейські управління залізниць були органами, що контролювали та забезпечували, насамперед, охорону громадського порядку на залізницях. Вони виконували також і інші функції, зокрема: спостереження за порядком на пасажирських і товарних станціях та порядком у потягах; спостереження за дотриманням паспортних правил; реєстрацією громадян, які служать і проживають на залізницях, запобігання на залізницях різного роду страйкам; нагляд за перевезеннями Військового міністерства (перевезеннями військ, військового вантажу); спостереження за іноземними військовими розвідниками; розслідування крадіжок та попередження злочинів у поїздах і на станціях та інше.

Протягом 1867-1917 рр. одним із основних охоронних заходів, що проводились жандармськими поліцейськими управліннями залізниць, була охорона при проїзді імператорських поїздів.

Структура жандармського поліцейського управління залізниць складалася з начальника управління, дільничних офіцерів (на кожні 200 верст по одному), нижніх чинів в унтер-офіцерському званні (на кожну станцію по дві, а в столицях – по три людини).

У структурі правоохоронних органів Російської імперії на території України діяло п'ять жандармських поліцейських управлінь на залізницях: Київське, Кременчуцьке, Одеське, Харківське та Харківсько-Царицинське, у складі яких функціонувало 30 відділень. До липня 1914 р. в Україні на залізницях несли службу і здійснювали функції як загальної, так і політичної поліції 62 генерали та офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів. Основними силами «благочиння і порядку» були співробітники патрульно-постової служби. Патрулювались не тільки вокзали та станції, але й депо, майстерні, склади, під'їзні колії. Щомісяця жандарми зобов'язані були обійти всю територію відведеної дільниці залізниці.

Жандармські поліцейські управління залізниць Російської імперії проіснували до 4 березня 1917 р., коли Тимчасовий уряд прийняв рішення про їх ліквідацію.

Ліквідація жандармської залізничної поліції за тих умов призвела до активізації діяльності іноземних розвідувальних служб, різкого збільшення кількості крадіжок вантажів, що перевозилися, самовільних захоплень пасажирами поїздів, нерегульованого перевезення продовольчих товарів, дезорганізації функціонування всього залізничного транспорту.

Потреба забезпечення правопорядку на транспортних магістралях спричинила упродовж усього терміну діяльності Тимчасового уряду до жовтня 1917 р. створення та функціонування на залізницях загонів Червоної гвардії, бойових та сторожових дружин, військової залізничної міліції, залізничної міліції як штатного органу охорони правопорядку, карного розшуку, сторожової охорони.

Одержано 28.04.2020



УДК 343.98

Анна Миколаївна Проценко,

аспірант Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса

ЩОДО ІНІЦІАТИВИ СУДУ В ЗАЛУЧЕННІ ЕКСПЕРТА

Згідно із ст. 332 Кримінального процесуального кодексу (далі – КПК) України під час судового розгляду експерт може бути залучений ухвалою суду за клопотаннями сторін, потерпілого, а також за ініціативою безпосередньо самого суду. Проведення експертиз за ініціативою суду обмежено трьома ситуаціями, коли: суду надані кілька висновків експертів, які суперечать один одному, а допит експертів не дав змоги усунути виявлені суперечності; під час судового розгляду виникли підстави для проведення стаціонарної психіатричної експертизи щодо обвинуваченого; існують достатні підстави вважати висновок експерта (експертів) необґрунтованим чи таким, що суперечить іншим матеріалам справи або викликає інші обґрунтовані сумніви в його правильності.

В. Т. Маляренко посилаючись на 1 ст. 6 «Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод», зазначає, що законодавець обмежив можливості суду у дорученні проведення експертизи за власною ініціативою для того, щоб судом не було