

1. Ахмедшин Р. Л. Криминалистическая характеристика личности преступника : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09. Томск, 2006. 20 с.
2. Що робити, коли вимагають гроші, погрожують // 42 юриста : сайт. URL: <http://42yurista.com/qa/35163/> (дата звернення: 19.04.2019).
3. Відстежують дітей: стала відома нова схема вимагання в Україні // OBOZREVATEL : сайт. URL: <http://www.obozrevatel.com/ukr/crime/vidstezhuyut-ditej-stala-vidoma-nova-shema-vimagannya-v-ukraini.htm> (дата звернення: 19.04.2019).
4. Головкін Б. М. Кримінологічні проблеми умисних вбивств і тяжких тілесних ушкоджень, що вчиняються у сімейно-побутовій сфері. Харків, 2004. 252 с.
5. Стаття 189. Вимагання // Радник : портал. URL: <http://radnuk.info/komentar/kruminal/osobluva/292-rozd6/4489--189-.html> (дата звернення: 19.04.2019).
6. Статистична інформація // Генеральна прокуратура України : офіц. сайт. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html> (дата звернення: 19.04.2019).

*Одержано 25.04.2019*

★

УДК 347.763

**Галина Олегівна Прохорченко,**

*кандидат технічних наук,*

*старший викладач кафедри управління експлуатаційною роботою  
Українського державного університету залізничного транспорту*

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СФЕРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У 1920–1930-Х РОКАХ**

В умовах сучасного розвитку товарно-економічних відносин неможливо уявити людство без застосування послуг, якими обумовлено перевезення вантажів. За всіх часів для отримання продукції й різноманітних товарів у власність або користування, які виготовляються в іншій місцевості, необхідно було їх перемістити з одного місця в інше. Сьогодні транспортування товарів і послуг доволі відчутно впливає на активізацію економік окремих країн і всього світу в цілому, оскільки забезпечує рух благ і капіталів у соціумі. Поряд із цим протягом всього розвитку суспільства правові процеси пов'язувалися з економічними відносинами, зокрема власності, що покладаються в основу будь-якого еконо-

мічного прогресу. У зв'язку із цим в історичному контексті вплив транспортування товарів на розвиток окремих регіонів світу, культур і всієї цивілізації важко переоцінити, адже саме економічні інтереси, що втілювались в бажанні знайти нові ринки і транспортні шляхи, приводили до видатних географічних і економічних відкриттів.

Окремими кроком у розвитку правовідносин з перевезення вантажів є етап їх становлення за радянським цивільним законодавством. Після революції 1917 р., за часів радянської влади, спостерігалися значні реформи як у політичній та економічній, так і в правовій сферах [1, с. 116].

Проведення нової економічної політики (НЕПу) забезпечувалось в першу чергу реформуванням правових галузей. Цивільне ж право необхідно було змінювати чи не в першу чергу. Саме тому його кодифікація розпочалася у 1921 р., відразу ж після проголошення курсу на НЕП. При розробленні нового Цивільного кодексу УСРР багато було запозичено з ЦК РРФСР. Цивільний кодекс УСРР був побудований на основі і в повній відповідності з ЦК РРФСР [2], він сприйняв його систему, складався з 4-х частин і 435 статей. Набрав чинності Цивільний кодекс УСРР 1 лютого 1923 р., а законодавчим закріпленням його прийняття була постанова ВУЦВК від 10 грудня 1922 р. Розділ III «Зобов'язальне право» цього кодифікованого нормативно-правового акта, містив норми, що стосувалися зобов'язань, виникаючих з договірних відносин майнового найму, купівлі-продажу, міни, позики, підряду, поруки, доручення і довіреності, простого товариства, повного товариства, товариства на вірі, товариства з обмеженою відповідальністю, акціонерного (пайового) товариства), страхування та зобов'язань, що виникають внаслідок безпідставного збагачення і внаслідок заподіяння іншому шкоди. При цьому варто відмітити, що цивільне законодавство УСРР того часу не містило окремо положень як про договори, предметом яких було надання послуг, так і про договори перевезення. ЦК РРФСР 1922 р., як основа цивільного законодавства, за своєю структурою нагадував звід законів Російської імперії. У той же час з нього було виключено положення про послуги і особистий найм. Відповідні категорії лише епізодично зустрічаються в тексті Кодексу. Зокрема, в п. 4а додатку 5 «Положення про державні підряди та поставки» передбачалось,

що за договором підрядник зобов'язаний на свій страх і ризик виконувати завдання державної установи чи підприємства (зведення та ремонт споруд, заготівля дров, перевезення вантажів та ін.), які у свою чергу, зобов'язуються надати певну винагороду за належне їх виконання. При цьому у ст. 220 ЦК РРФСР було закріплено аналогічну норму щодо договору підряду, однак без вказівки на види діяльності, що включає в себе підряд [2].

Одночасно в аналізованій період, починає формуватися спеціальне законодавство у сфері перевезень. Доволі широке коло питань у цій сфері регулювали положення Статуту залізниць СРСР від 24 травня 1927 р. Зокрема, ст. 13 містила поняття перевезення у прямому сполученні, яким вважається перевезення по пасажирських квитках, багажних квитанціях і накладних, складених на весь шлях слідування двома або декількома залізничними шляхами або за межі залізничних станцій [3]. На нашу думку, під фразою «... або декількома дорогами або за межі залізничних станцій», малюся на увазі перевезення у прямому змішаному сполученні. Відповідно до ст. 17 Статуту залізниць мали право поширювати прямі сполучення за межі залізничних станцій, створюючи свої транспортні контори або міські станції або ж укладаючи договори з підприємствами інших видів транспорту.

Договори про такі прямі змішані перевезення, а також положення про транспортні контори і міські станції затверджувались Центральним Комітетом з перевезень [3].

Спираючись на вищевикладене, доходимо висновку, що Статут залізниць СРСР містив перше нормативне визначення перевезень в прямому змішаному сполученні. У той же час Глава III Статуту, яка мала назву «Про перевезення вантажів» не надавала розмежування між указаними видами договору перевезення, а перевізний процес, який здійснювався у прямому та у прямому змішаному сполученні охоплювався єдиним поняттям «перевезення вантажів».

До нової редакції Статуту залізниць СРСР, від 10 листопада 1935 року, в яку було внесено значні зміни стосовно перевезень вантажів. Так, ст. 17 містила не вказівку, на правовідносин з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а їх повноцінне нормативне регулювання. При цьому зазначимо, що вперше на нормативному рівні було закріплено таке поняття, як «перева-

лка вантажу». Так, відповідно до ст. 17 цього Статуту, в місячних планах перевезень вантажів залізничними та водними шляхами, що затверджуються у встановленому порядку, для кожної залізниці й кожного пароплавства особливо виділялись планові норми перевалки вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні. При цьому перевалка всіх без винятку вантажів прямого змішаного залізнично-водного сполучення, в тому числі тих, що приймаються до перевалки дрібними партіями, виконувались в межах цих норм. У межах своїх планових норм перевалки залізниці та пароплавства були зобов'язані забезпечувати першочергову подачу вагонів й тоннажу для слідуючих у прямому змішаному залізнично-водному сполученні вантажів першої категорії (за номенклатурою, встановленою для залізниць). Порядок перевалки вантажів, подачі й використання вагонів і тоннажу, а також використання складських приміщень і відкритих площадок встановлювались на кожному перевалочному пункті особливою, так званою, вузловою угодою, яка укладалась між пристанню або портом і станцією» [4].

У новій редакції Статуту залізниць СРСР фігурувало правове поняття «вузлова угода», яке станом на сьогодні так і не отримало нормативно-правового визначення. Зрозуміло, що вузлова угода становить собою специфічний вид договору, хоча й на теперішній час не визначені особливості цього правочину, не досліджені ні його правова природа, ні порядок укладення, як і чітко не визначено його сторони тобто суб'єктний склад.

Можна зробити висновок, що транспортна система й економічні процеси, що відбуваються в державі чи конкретному регіоні перебуває у взаємозалежності. Розвиток транспортних сполучень і навіть окремих видів транспорту залежить від видів виробництв, що існують на тій чи іншій території, проте і створення відповідних підприємств може бути пов'язаним з існуванням транспортної інфраструктури, що може забезпечувати їх функціонування.

### **Список бібліографічних посилань**

1. Попов В. А. Развитие правового регулирования перевозок грузов. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 1. С. 115–118.
2. О введении в действие Гражданского кодекса РСФСР : постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета от 31.10.1922.

3. О введении в действие Устава железных дорог Союза ССР : постановление Совета народных комиссаров СССР от 24.05.1927.

4. Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР : постановление Совета народных комиссаров от 10.02.1935 № 232.

*Одержано 21.03.2019*

★

УДК 347.121

**Галина Романівна Профатіло,**

*аспірант Харківського національного університету внутрішніх справ*

### **ЗАХИСТ ОСОБИСТИХ НЕМАЙНОВИХ ПРАВ ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ, ЯКІ ПОСТРАЖДАЛИ ВНАСЛІДОК БУЛІНГУ**

Булінг (цькування) (*від англ. to bull – переслідувати*) – це агресивна свідома поведінка однієї особи (або групи) стосовно іншої, що супроводжується регулярним фізичним і психологічним тиском. При чому, здійснюється цей негативний вплив в рамках освітнього процесу.

На сьогодні Україна посідає четверте місце в світі за рівнем підліткової агресії, адже відповідно до даних UNICEF Ukraine у 2017 році, з цим явищем стикалися 67 % школярів, тобто наявний факт систематичного цькування в рамках отримання освітньої послуги. Освітнє середовище відіграє значну роль у процесі формування цілісного індивіда. Саме в освітніх закладах: школах, дитячих садках особа отримує не лише знання, але й здобуває базові навички комунікації, командної роботи, вміння відстоювати свою точку зору, а тому будь-яка форма цькування є неприйнятною, тому метою даної доповіді є розгляд особливостей захисту від булінгу окремої категорії осіб, а саме – здобувачів освіти.

Формування теоретичних підходів до визначення булінгу як форми цькування в колективі датується виходами перших наукових статей, що досліджували проблематику співіснування людей у колективах починаючи з 1905 року, однак проблема цькування (особливо в середовищі малолітніх та неповнолітніх) існувала ще задовго до перших згадок. Булінг як дія є не лише проявом анти-соціальної поведінки, а й масштабним посяганням на ряд особистих немайнових прав людини, що спонукає до вироблення послідовного механізму їх захисту.