

безпеки (друга опора), а також співробітництво у сфері правосуддя та внутрішніх справ (третя опора), що в подальшому було названо як співробітництво з юстиції та поліції в кримінальних справах. Інакше кажучи, перша опора – соціально-економічна, друга – зовнішньополітична, третя – правоохоронна, при цьому економічна інтеграція визначалася на новому рівні – із формуванням економічного та валютного союзу.

На сучасному етапі Європейський Союз являє собою унікальне інтеграційне об'єднання 27 держав-учасниць. Унікальність цього об'єднання, зокрема полягає у тому, що Європейський Союз має свою територію, яка складається з території держав-членів, і є відповідно територією внутрішнього ринку та простором юрисдикції ЄС; має сформовану систему керівних інституцій, валютну систему та грошову одиницю, а також власну правову систему, що забезпечена юрисдикційним захистом, і інститут громадянства.

Головними цілями Європейського Союзу відповідно до основних правових документів ЄС визначається утворення тісного союзу народів Європи, сприяння збалансованому і стабільному соціальному та економічному прогресу шляхом посилення економічної і соціальної взаємодії, власна ідентичність у міжнародній сфері шляхом проведення спільної зовнішньої політики та політики у галузі безпеки, розвиток співробітництва у сфері юстиції і внутрішніх справ, збереження і примноження загального надбання європейської спільноти, що реалізується на таких основних засадах, як повага до національної ідентичності держав-членів, повага до прав людини та ін.

Отже, основні цілі Європейського Союзу на сучасному етапі можна поділити на соціально-економічні – сприяння економічному і соціальному прогресові, зовнішньополітичні – утвердження самобутності на міжнародній арені, гуманітарні – захист прав, свобод та законних інтересів людини і громадянина, правоохоронні – розвиток простору свободи, безпеки та правосуддя.

Відповідно до установчих документів (засновницьких договорів ЄС) основні завдання Європейського Союзу конкретизовані у наступних сферах компетенції ЄС: скасування мита і кількісних обмежень на імпорт та експорт товарів між державами-членами, а також інші заходи, що мають ту ж спрямованість; спільна торговельна політика; внутрішній ринок, заснований на принципі чотирьох свобод: вільний рух капіталу, товарів, послуг та осіб; заходи, що стосуються в'їзду та переміщення на внутрішньому ринку; спільна політика в галузях сільського господарства та рибальства; спільна транспортна політика; встановлення системи, що запобігає порушенням на внутрішньому ринку; зближення на-

ціональних законодавств держав-учасниць такою мірою, яка необхідна для належного функціонування внутрішнього (спільного) ринку; спільна політика у соціальній сфері, заходи в галузі соціального захисту; політика захисту навколишнього середовища, захист прав споживачів; заходи в сфері охорони здоров'я; підвищення конкурентоспроможності промисловості держав-членів ЄС; сприяння дослідженням та технологічному розвитку; стимулювання створення та розвитку трансєвропейських комунікаційних мереж та інфраструктури; заходи в галузі енергетики; внесок в освіту, професійне навчання, молодіжна політика; розквіт культури країн ЄС та заходи в сфері туризму; політика зайнятості; візова політика, політика притулку; імміграційна політика, співпраця митних органів; політика співробітництва у сприянні всебічного розвитку держав-учасниць.

Тим самим, Європейський Союз може визначатися як міждержавне інтеграційне утворення, що охоплює у своїй юрисдикції економічну, політичну та правову інтеграцію.

УДК 340.15(477)

**Усеїнова Г.С.,**

к. ю. н.,

**Цибуляк О.В.,**

студент,

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна,  
м. Харків, Україна

## **ТРАНСПОРТНІ СУДОВІ ОРГАНИ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД**

Правовідносини, пов'язані із транспортом завжди підлягали особливій увазі зі сторони держави. Із того часу, як з'явилися розвинені транспортні засоби, вони стали з однієї сторони ресурсом у багатьох значеннях, а з іншої – джерелом підвищеної небезпеки. Саме тому у нормативно-правових актах різних держав та часів особлива увага приділялась врегулюванню всіх аспектів поведінки із транспортом. Також неодноразово підіймалися питання про необхідність створення спеціалізованого суду щодо розгляду спірних транспортних правовідносин. Та у вітчизняній державно-правовій практиці існує такий досвід, який доцільно ретельно дослідити та проаналізувати для виокремлення необхідності створення спеціальних транспортних судових інституцій.

Національний досвід судоустрою та діяльності транспортних трибуналів досліджували передусім вчені-правники, такі як: Бабій Б.М., Гончаренко В.Д., Діденко М.П., Єрмолаєв В.М., Кожевников М.В., Козюбра М.І., Копиленко О.Л., Рогожин А.Й., Руденко М.В., Рум'янцев В.О., Святоцький О.Д., Сусло Д.С. та ін.

Для УСРР, виснаженої війною та революціями на початку існування, 1921 р. був визначальним. Основною причиною цього стало впровадження нової економічної політики, що охопила 1921-1929 рр. НЕП, який передусім виявився у відновленні господарства, мав суттєвий вплив і на транспортну систему держави. Оскільки радянська влада в цей час почала приділяла особливу увагу регулювання всіх значних суспільних відносин, з причин, проаналізованих в наших попередніх роботах [3], поряд із масштабними нововведеннями у сферах транспортного та іншого законодавства, ряд змін потребувала організація суду. Судова реформа, яка була проведена у 1922 р., мала на меті спросити та пристосувати судові органи до умов, що були продиктовані НЕПом. При підготовці концепції, радянське керівництво вдалося до певної спеціалізації судових органів. Окрім судів загальної юрисдикції, тимчасово діяли спеціальні суди: військово-транспортні трибунали – у справах про особливо небезпечні злочини, що загрожували транспорту. Отже, така конструкція судової системи та виділення військово-транспортних трибуналів в окремі спеціалізовані органи демонструє особливе ставлення керівництва УСРР до правовідносин, пов'язаних із транспортом. Тим більше, нова судова інституція в судовій системі держави – Верховний Суд УСРР, здійснював судовий контроль за усіма судовими місцями, окрім військових та військово-транспортних трибуналів, що підлягали контролю Верховного Суду СРСР. Отже, спірні транспортні правовідносини та їх вирішення в судових інстанціях підлягали контролю безпосередньо вищій загальносоюзній судовій установі.

До того ж Верховний Суд УСРР розглядав в касаційному порядку рішення губернських судів й у порядку нагляду всі справи, вирішені будь-яким судом УСРР, окрім справ воєнних та воєнно-транспортних трибуналів. Окрім цього, право зміщення, переміщення голів та членів військових та транспортних трибуналів у будь-який час належало військовій та військово-транспортній колегіям Верховного Суду СРСР. Отже, контроль над військовими трибуналами в УСРР, як зазначалося вище, повністю належав СРСР.

У 1922 р. на території УСРР був один військовий округ (УВО) та один військово-транспортний трибунал, а до складу військового трибуналу УВО входили голова, його заступник і чотири члени УВО, канди-

датів на які висувала військова рада округу, і після висновку НКЮ УСРР затверджувала військова Колегія Верховного Суду СРСР [2, с. 64].

Поряд із діяльністю спеціальних транспортних судових установ, були необхідні спеціалізовані правоохоронні органи, які б забезпечували досудовий розгляд справи. Згідно з Положенням про прокурорський нагляд УСРР, затвердженим Постановою ВУЦВК 28.06.1922 р. [1.– № 23.– Ст. 447] при військових та військово-транспортних трибуналах діяли військові прокурори. Кадрові призначення військових прокурорів здійснювалися Прокурором УСРР.

Однак, зміни законодавства про судоустрій відбулися вже через декілька місяців після 1922 р. А вже у зв'язку із зміцненням транспорту 23.11.1923 р. Постановою ЦВК СРСР військово-транспортні трибунали та прокуратура при них були ліквідовані, а підсудні їм справи були передані загальним судам. Всі справи військово-транспортного трибуналу у м. Харкові прийняв ВС УСРР, а справи військово-транспортних трибуналів залізниць були передані губернським судам (Київському, Катеринославському, Донецькому та Одеському за територіальною підсудністю) [2, с. 73]. Отже, із розгортанням НЕПу та налагодженням загального стану держави, відпадала й необхідність у деяких спеціально створених судових органах.

Таким чином, досвід судової системи УСРР після 1922 року доводить невинуватість створення окремої судової транспортної інституції. В УСРР військово-транспортні трибунали були від початку створені, як тимчасові органи, що й було згодом втілено в життя. Однак, аналіз цієї історико-правової практики доводить важливість особливої уваги щодо регулювання правовідносин, пов'язаних із транспортом.

### *Література*

1. Зібрання законів та розпоряджень робітничо-селянського уряду України.– 1922; 2) Сусло Д.С. Історія суду Радянської України (1917-1967 рр.) [Текст] / Сусло Д.С.– К.: Вид-во Київ. ун-ту, 1968.– 217 с.; 3) Усеїнова Г.С. Становлення та розвиток судової системи України 1921-1929 років. Історико-правовий аналіз.– Харків: НТМТ, 2012.– 275 с.