

19. Тимошук В.П. Адміністративна процедура та адміністративні послуги. Зарубіжний досвід і пропозиції для України. Київ : Факт, 2003. 496 с.

20. Филатова А.В., Кони́на Н.М. Регламенты и процедуры в сфере реализации государственного контроля (надзора) : монографія. Саратов : Науч. кн., 2009. 208 с.

21. Яворський В.Д. Сучасний виборчий процес в Україні: політикоправовий аспект. *Вибори Президента України – 99: проблеми теорії і практики* : зб. матеріалів міжнар. наук.-практ. конф. (доповіді, виступи, рекомендації). Київ : ЦВК, 2000. С. 84–86.

УДК 342.9:179

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-1.20>

БОЙКО А.В.

### НОРМИ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ЯК ДЖЕРЕЛА ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

### THE RULES OF INTERNATIONAL LAW AS A SOURCE OF FORMATION AND IMPLEMENTATION OF THE STATE TRANSPORT POLICY OF UKRAINE

У статті на основі аналізу чинного законодавства, наявних наукових, публіцистичних і методичних джерел, у тому числі зарубіжного досвіду, вивчено норми міжнародного права як важливі регулятори правовідносин у сфері формування та реалізації державної транспортної політики. Встановлено, що державна транспортна політика України будується та реалізується не лише на основі національних регуляторів відносин, що виникають під час функціонування різних видів транспорту чи експлуатації транспортної інфраструктури.

З огляду на міжгалузевий характер регулювання відносин у транспортній сфері, не менш важливу роль відіграють саме норми міжнародного права, тим більше, що Україна є активним учасником міжнародних угод, конвенцій, директив і декларацій у галузі транспорту, серед яких чи не найперше місце займає Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Доведено, що сучасними тенденціями реалізації національної транспортної політики є врахування нормативних приписів керівних документів транспортного законодавства ЄС. Міжнародні документи як основа для реалізації державної транспортної політики поділено за деякими критеріями, а саме: за суб'єктом складом (двосторонні та багатосторонні), за предметом правового регулювання (у сфері експлуатації транспортних засобів, перевезень пасажирів і вантажів, транспортування газу або нафти), за ініціатором прийняття (з ініціативи однієї сторони, з ініціативи союзу держав, з ініціативи уповноважених державою органів чи посадових осіб).

Зроблено висновок про те, що сучасні міждержавні транспортні відносини повинні ґрунтуватися на основі загальних і спеціальних принципів регулювання. До системи перших запропоновано відносити принципи суверенної рівності, сумлінного виконання зобов'язань, обов'язку держав співпрацювати між собою, взаємовигідних транспортних відносин. Другу групу принципів складають принципи транспортної стандартизації, відповідності технічних норм правилам і стандартам міжнародного права, підтримання міжнародної транспортної безпеки. Визначено проблеми, які мають місце під час реалізації нормативних положень міжнародних угод у транспортній сфері та розвитку транспортно-економічних зв'язків і міжнародної співпраці.

**Ключові слова:** транспорт, політика, державна транспортна політика, система, транспортна система, суб'єкт адміністративно-правового забезпечення, реалізація державної транспортної політики, адміністративно-правові засоби, конвенція, директива, норми міжнародного права.

The article, based on the analysis of current legislation, available scientific, journalistic and methodological sources, including foreign experience, examines the rules of international law as important regulators of legal relations in the formation and implementation of state transport policy. It is established that the state transport policy of Ukraine is built and implemented not only on the basis of national regulators of relations that arise during the operation of various modes of transport or operation of transport infrastructure.

Given the intersectoral nature of the regulation of relations in the transport sector, the norms of international law play an equally important role, especially since Ukraine is an active participant in international agreements, conventions, directives and declarations in the field of transport, among which the Association Agreement between Ukraine, on the one hand and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other. It is proved that the current trends in the implementation of national transport policy are to take into account the regulations of the guiding documents of EU transport legislation.

International documents, as the basis for the implementation of state transport policy, are divided by some criteria, namely: the subject composition (bilateral and multilateral), the subject of legal regulation (in the field of operation of vehicles, transportation of passengers and goods, transportation of gas or oil, etc.), at the initiator of the adoption (on the initiative of one party, on the initiative of the union of states, on the initiative of state-authorized bodies or officials). It is concluded that modern interstate transport relations should be based on general and special principles of regulation.

It is proposed to include in the system of the first the principles of sovereign equality, conscientious fulfillment of obligations, the obligation of states to cooperate with each other, mutually beneficial transport relations and so on. The second group of principles consists of the principles of transport standardization, compliance of technical norms with the rules and standards of international law, maintenance of international transport safety. The problems that occur during the implementation of regulations of international agreements in the field of transport and the development of transport and economic relations and international cooperation are identified.

**Key words:** *transport, policy, state transport policy, system, transport system, subject of administrative and legal support, implementation of state transport policy, administrative and legal means, convention, directive, norms of international law.*

**Вступ.** Вироблення єдиного механізму правового регулювання транспортних правовідносин зумовлює необхідність гармонізації національного транспортного законодавства до європейських і світових стандартів, юридичною основою якої є Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [1], Постанова Кабінету Міністрів України № 1365 від 15 жовтня 2004 року «Про деякі питання адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [2] та інші нормативно-правові акти.

Державна транспортна політика України будується та реалізується не лише на основі національних регуляторів відносин, що виникають під час функціонування різних видів транспорту чи експлуатації транспортної інфраструктури. З огляду на міжгалузевий характер регулювання відносин у транспортній сфері не менш важливу роль відіграють саме норми міжнародного права, тим більше, що Україна є активним учасником міжнародних угод, конвенцій, директив і декларацій у галузі транспорту, серед яких чи не найперше місце займає Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, у якій, зокрема, у п'ятому розділі (глава 7 статей 367–368) йдеться про співробітництво між сторонами, що має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступову гармонізацію діючих стандартів та політики з існуючими у ЄС. Для цього передбачається розширювати і зміцнювати співробітництва в галузі транспорту, сприяти розвитку стабільних транспортних систем, реалізовувати ефективні та безпечні транспортні перевезення, а також забезпечувати інтермодальну й оперативну сумісність транспортних систем України та ЄС, посилюючи при цьому транспортні зв'язки між ними [3].

Попри те, що згаданим питанням вже приділялася певна увага у роботах О.М. Бандурки, О.І. Безпалової, Д.В. Белиха, В.М. Бесчастного, І.В. Булгакової, Г.В. Галіминої, А.В. Гаркуші, В.В. Гаркуші, В.К. Гіжевського, С.В. Гизимчука, Г.К. Голубевої, Т.О. Гуржия, С.М. Гусарова,

Е.Ф. Демського, Е.М. Деркач, Є.В. Додіна, М.М. Долгополової, О.В. Домашенка, В.В. Доненка, В.В. Єгупенка, А.П. Калніченко, М.В. Коваліва, Ю.С. Коллера, Ю.І. Марценишина, А.В. Мілашевича, О.Л. Міленіна, М.А. Микитюка, В.А. Мисливого, В.Ф. Муцка, В.Я. Настюка, В.В. Новікова, А.М. Подоляки, В.Й. Развадовського, О.Ю. Салманової, А.О. Собакаря, М.М. Стоцької, Я.І. Хом'яка, О.Б. Черномаз, М.Л. Шелухіна, В.М. Шудрікова та інших вчених, саме регулювання транспортних правовідносин крізь призму міжнародного права розглядалося фрагментарно, стосуючись лише окремих аспектів і не аналізуючи проблему комплексно.

**Постановка завдання.** Цими передумовами зумовлюється актуальність статті та необхідність вивчення норм міжнародного права як важливих регуляторів правовідносин у сфері формування та реалізації державної транспортної політики.

**Результати дослідження.** В умовах формування в Україні основ правової держави роль і значення правового регулювання суспільних відносин набуває особливої актуальності. Адже головною ознакою моделі держави, яка характеризується як правова, виступає саме ознака високої правової урегульованості суспільних відносин. Регулюючий вплив позитивного права на суспільні відносини полягає у тому, що воно у своїх нормах, насамперед нормах права, конструює модель різних суб'єктів цих відносин [4, с. 117–118].

Основа правового регулювання насамперед складають норми права – загальнообов'язкові, формально визначені правила поведінки, які встановлені або санкціоновані державою та забезпечені її примусовою силою [5, с. 216].

Правове регулювання сфери функціонування різних видів транспорту відрізняється від регулювання інших сфер за суб'єктами та набором своєрідних правових регуляторів. На рівні міжнародного права вказана сфера представлена значною кількістю нормативно-правових актів. Зокрема, крім угоди про асоціацію між Україною і ЄС, пряме відношення до згаданої сфери у різні часи мали певні міжнародні документи.

Так, слід виокремити Угоду про принципи і умови взаємодії в галузі транспорту, яка була підписана у Мінську 30 грудня 1991 року і була спрямована на реалізацію взаємовигідної економічної інтеграції та вжиття узгоджених заходів для стабілізації і розвитку економіки держав і входження у світовий ринок; по-друге, можна назвати Договір про створення Економічного союзу, який визначав проведення узгодженої політики в галузі розвитку транспорту та комунікацій, спрямованої на здійснення ефективних перевезень вантажів; по-третє, не слід забувати про Угоду про принципи формування загального транспортного простору і взаємодію країн-учасниць СНД у сфері транспортної політики, де були закріплені положення, які при їх виконанні повинні були призвести до створення загального транспортного простору країн Співдружності; по-четверте, Угода про принципи співпраці та умови взаємодії у транспортній сфері з урядами 10 країн СНД, відповідно до положень якої кожна зі сторін забезпечує на своїй території на принципах взаємності сприятливі умови для функціонування усіх видів транспорту іншої сторони, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів між обома країнами і транзит по їхніх територіях; по-п'яте, Угода про проведення узгодженої політики в сфері визначення транспортних тарифів, яка передбачає розробку комплексу заходів по регулюванню тарифної політики, орієнтованих на забезпечення вільного переміщення вантажів і пасажирів, формування тарифів з урахуванням кон'юнктури транспортного ринку і економічних інтересів транспортно-дорожнього комплексу, необхідності комплексного регулювання взаєморозрахунків, з огляду на національні інтереси сторін, виділення тарифних коридорів для транспортування окремих вантажів з урахуванням законодавства сторін; по-шосте, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (1997 рік), яка застосовується до усіх перевезень вантажів у прямому міжнародному залізничному вантажному сполученні між станціями, які відкриті для вантажних операцій у внутрішніх сполученнях країн Співдружності; по-сьоме, Угода про взаємодію країн-учасниць СНД зі зближення механізму оподаткування на залізничному транспорті (березень 2000 року), яка спрямована на скорочення транспортних витрат на перевезення залізничним транспортом у міжнародному сполученні між країнами СНД; по-восьме, Меморандум про співпрацю країн-учасниць СНД в галузі міжнародних транспортних коридорів, метою якого є розвиток таких коридорів, які проходять по територіях сторін, що передбачає їхню модернізацію, технічне переозброєння, будівництво основних і допоміжних елементів інфраструктури, а також їхнє використання і експлуатацію відповідно до міжнародних угод; створення взаємовигідних умов для переміщення пасажирів і вантажів, підвищення ефективності перевезень пасажирів і вантажів; сприяння розвитку міжнародного ринку послуг залізничного, автомобільного, водного та повітряного транспорту; по-дев'яте, Концепція узгодженої транспортної політики країн-учасниць СНД на період до 2010 року, яка передбачає

комплексні підходи до вирішення найважливіших проблем у транспортній сфері та відображає узгоджену точку зору урядів країн на перспективи подальшого розвитку транспортної системи, найбільш актуальні напрями співпраці із формування загального транспортного простору країн-учасниць СНД, підходи до формування цивілізованого ринку транспортних і експедиторських послуг; по-десяте, Стратегія економічного розвитку СНД на період до 2020 року, яка повинна сприяти повному використанню соціально-економічного потенціалу кожної країни-учасниці СНД, розширенню їхньої взаємовигідної і багатопланової співпраці, підвищенню конкурентоспроможності національних економік, створенню умов для їх впевненого входження у світову економіку при постійному підвищенні рівня добробуту громадян; по-одинадцять, Пріоритетні напрями співпраці країн-учасниць СНД у сфері транспорту на період до 2020 року, де документально підтверджено намір вивести співпрацю у сфері транспорту на вищий рівень, що можливо завдяки формуванню мережі транзитних транспортних магістралей континентального значення, євроазійських транспортних коридорів, підвищенню рівня взаємодії між різними видами транспорту, розробці концепції стратегічного розвитку залізничного транспорту країн-учасниць СНД, підвищенню ефективності тарифної політики, усуненню негативного впливу фіскально-адміністративних бар'єрів при здійсненні міжнародних перевезень [6]. Також слід назвати План імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС [7].

У межах реалізації Дорожньої карти наближення законодавства України до вимог ЄС у сфері міжнародного морського та річкового транспорту діють директиви від 20.10.2010 № 2010/65/ЄС «Про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають із портів держав-членів ЄС» та від 27.06.2002 № 2002/59/ЄС, що засновує систему ЄС «SafeSeaNet» з нагляду за рухом суден та інформування. Окрім своєї ролі у підтриманні технічної та громадської безпеки та екологічної сталості, система «SafeSeaNet» є основою для створення єдиного європейського морського простору без бар'єрів – «Європейського морського транспортного простору».

Пряму залежність від регулювання міжнародними нормами і стандартами має авіаційне сполучення країн і робота повітряного транспорту та його персоналу. З активним розвитком авіаційних перевезень у середині ХХ століття зацікавленими країнами 7 грудня 1944 року було підписано Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, в якій містяться загальні вимоги щодо діяльності цивільної авіації при експлуатації міжнародних сполучень, передбачено створення Міжнародної організації цивільної авіації – ІКАО як спеціалізованої установи ООН, що розробляє і переглядає чинні угоди в галузі цивільної авіації та контролює їхнє виконання, закріплено основний принцип повного і виключного суверенітету держави на її повітряний простір [8].

Допоміжними джерелами міжнародного повітряного права є стандарти і рекомендаційна практика, що приймаються Міжнародною організацією цивільної авіації (далі – ІКАО) з метою забезпечення одноманітності правил, які стосуються міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту. Хоча міжнародні стандарти ІКАО не є суворо обов'язковими і держави мають право на свій розсуд вибірково застосовувати або не застосовувати їх у своїй національній практиці, закладені в них параметри безпеки, засновані на світовому досвіді цивільної авіації, спонукають держави широко ними користуватися. Тривала практика застосування стандартів ІКАО свідчить про звичай, що склався, відповідно до якого держави додають стандартам ІКАО обов'язкового характеру [9, с. 55–56].

Важливе значення у правовому регулюванні діяльності міжнародних повітряних сполучень мають угоди між авіакомпаніями (призначеними перевізниками) з питань експлуатації міжнародних повітряних сполучень. Такі угоди регулюють питання комерційного і технічного обслуговування польотів і авіаперевезень, а також конкретизують порядок користування комерційними правами, передбаченими угодами про повітряне сполучення [9, с. 55–56].

Поряд із повітряним транспортом активну участь у міжнародному транспортному сполученні бере автомобільний транспорт, діяльність якого останнім часом також прямо залежна від керівних міжнародних нормативних документів, на основі яких реалізується відповідний напрям державної транспортної політики країни.

Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і багажу відбувається на основі Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу від 1 березня 1973 року; Угоди про міжнародні перевезення пасажирів автобусами нерегулярним сполученням (ASOR); Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 року; Конвенції про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року; Європейської угоди про міжнародне

дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 року; Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 року; Європейської угоди про міжнародні автомагістралі; Митної конвенції про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 1975 року; Конвенції про тимчасове ввезення транспортних засобів від 26 червня 1990 року; Митної конвенції щодо контейнерів від 2 грудня 1972 року; Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень від 1 вересня 1970 року; Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів від 20 березня 1958 року; Угоди про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД від 4 червня 1999 року.

Сучасними тенденціями реалізації національної транспортної політики є врахування нормативних приписів керівних документів транспортного законодавства ЄС. Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС Україна повинна імплементувати Директиву 92/106/ЄЕС, відповідно до якої Мінінфраструктури розроблено План заходів з імплементатії Директиви Ради від 7 грудня 1992 року 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС [10], а також директиву Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами (стосується комбінованих перевезень) [11] і Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на/або з території держави-члена або через територію однієї чи кількох держав-членів [12].

Підтримуючи позицію Я.Й. Багана, слід наголосити на значущості міжнародних актів у реалізації державної транспортної політики будь-якої країни, в тому числі й української держави, яка взяла курс на зближення із країнами ЄС насамперед через транспортні сполучення. Саме міжнародні документи дозволяють сформувати уніфіковані норми регулювання правовідносин у сфері функціонування транспорту, виступають головним регулятором транспортних правовідносин, адже своїми приписами закладають вихідні засади, на яких має будуватися національне транспортне право певної країни [13].

Загалом міжнародні документи як основу для реалізації державної транспортної політики можна поділити за такими критеріями, а саме: за суб'єктом складом (двосторонні та багатосторонні), за предметом правового регулювання (у сфері експлуатації транспортних засобів, перевезень пасажирів і вантажів, транспортування газу або нафти), за ініціатором прийняття (з ініціативи однієї сторони, з ініціативи союзу держав, з ініціативи уповноважених державою органів чи посадових осіб).

Сучасні міждержавні транспортні відносини повинні ґрунтуватися на основі загальних і спеціальних принципів регулювання. До системи перших входять принципи суверенної рівності, сумлінного виконання зобов'язань, обов'язку держав співпрацювати між собою, взаємовигідних транспортних відносин. Другу групу принципів складають принципи транспортної стандартизації, відповідності технічних норм правилам і стандартам міжнародного права, підтримання міжнародної транспортної безпеки.

**Висновки.** Таким чином, на підставі аналізу міжнародних конвенцій і договорів за видами транспорту, Директиви Ради 92/106/ЄЕС та Угоди про асоціацію на перспективу слід визначити чіткий категоріальний апарат, який би узгоджувався з міжнародним законодавством, що регулює відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, а також передбачити державну підтримку розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень і компенсаційні заходи для національних операторів, що дасть змогу розвивати сучасні способи доставки вантажів, підвищити якість обслуговування споживачів транспортних послуг, зменшити витрати на перевезення, знизити екологічне навантаження від діяльності автотранспорту на навколишнє середовище, прискорити час перетину кордонів.

Водночас це не усі проблеми, які мають місце під час реалізації нормативних положень міжнародних угод у транспортній сфері та розвитку транспортно-економічних зв'язків і міжнародної співпраці, серед яких найбільш актуальними можна й досі вважати:

- відсутність стратегічного бачення організації міжнародної співпраці та перспективних заходів розвитку спільної європейської транспортної системи;
- незавершеність процесу імплементатії норм європейського права у транспортне законодавство України;

– проблеми уніфікації технічних норм, правил і стандартів у надання транспортних послуг, організації перевезень пасажирів і вантажів, забезпечення безпеки руху та екологізації транспорту;

– наявність окремих бюрократичних перепон під час здійснення міжнародних перевезень, насамперед у частині транзитних перевезень, організації митного контролю, здійснення фіскальних операцій, визначення єдиної методології формування транспортних тарифів, проведення узгодженої податкової політики; уніфікація усіх видів транспортної і митної документації і процедур; створення умов для рівноправної конкуренції видів транспорту; зняття адміністративних, прикордонних, митних, фіскальних, інформаційних, технічних і інфраструктурних бар'єрів.

#### Список використаних джерел:

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 березня 2004 року № 1629-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.

2. Про деякі питання адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2004 року № 1365. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1365-2004-%D0%BF>.

3. Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page10/](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page10/).

4. Загальна теорія держави та права / За ред. В.В. Копейчикова. К., 1997. 320 с.

5. Фаткулін Ф.Н. Проблемы теории государства и права : курс лекций. Казань, 1987. 336 с.

6. Якименко Н.В. Перспективи інтеграції транспортної політики країн СНД. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. № 1. Т. 2. С. 286–289.

7. План імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС. URL: [www.kmu.gov.ua/document/.../Dir\\_92\\_106.pdf](http://www.kmu.gov.ua/document/.../Dir_92_106.pdf).

8. Конвенція о международной гражданской авиации. *Міжнародне приватне право. Міжнародні договори України*. К. : “Port-Royal”, 2000. Том 1. С. 44–72.

9. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. С. 55–56.

10. Multimodal Transport in the TEN-T Corridors. URL: <http://europeanshippers.eu/news/multimodaltransport-ten-t-corridors/>.

11. Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами. URL: <http://www.transportukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravildlya-okremi-0>.

12. Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена чи через територію однієї або кількох держав-членів. URL: [old.minjust.gov.ua/file/33466](http://old.minjust.gov.ua/file/33466).

13. Баган Я.Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук. / Спец. 12.00.07. Дніпро, 2018. 226 с.