



OUUCI Bowker
Open Ukrainian Citation Index



International Science Group
ISG-KONF.COM



CURRENT ISSUES OF THE MODERN DEVELOPMENT OF LEGAL AND PHILOSOPHICAL SCIENCES

Collective monograph

ISBN 979-8-89269-752-1

DOI 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1

BOSTON(USA)-2024

ISBN – 979-8-89269-752-1

DOI – 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1

*Current issues of the modern
development of legal and
philosophical sciences*

Collective monograph

Boston 2024

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

ISBN – 979-8-89269-752-1

DOI – 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1

Authors – Ярошевська Т.В., Spytska L., Zaiats R., Kuzmenko O., Stolyarskiy O.,
Kuzmenko V., Ковбасюк С.В.

REVIEWER

Romanova Alona – Doctor of Law, Associate Professor, Professor at the Department of
Theory and Philosophy of Law, Constitutional and International Law of the Institute of
Law, Psychology and Innovative Education of Lviv Polytechnic National University.

Strelchenko Oksana – Doctor of law, Professor of the Department of Public
Administration and Administration of the National Academy of Internal Affairs,
Professor.

Published by Primedia eLaunch
<https://primediaelaunch.com/>

Text Copyright © 2024 by the International Science Group(isg-konf.com) and authors.

Illustrations © 2024 by the International Science Group and authors.

Cover design: International Science Group(isg-konf.com). ©

Cover art: International Science Group(isg-konf.com). ©

All rights reserved. Printed in the United States of America. No part of this
publication may be reproduced, distributed, or transmitted, in any form or by any means,
or stored in a data base or retrieval system, without the prior written permission of the
publisher. The content and reliability of the articles are the responsibility of the authors.
When using and borrowing materials reference to the publication is required.

Collection of scientific articles published is the scientific and practical publication,
which contains scientific articles of students, graduate students, Candidates and Doctors
of Sciences, research workers and practitioners from Europe and Ukraine. The articles
contain the study, reflecting the processes and changes in the structure of modern science.

The recommended citation for this publication is:

Current issues of the modern development of legal and philosophical sciences:
collective monograph / Spytska L. – etc. – International Science Group. – Boston :
Primedia eLaunch, 2024. 148 p. Available at : DOI – ISG.2024.MONO.LEGAL.1

TABLE OF CONTENTS

1. CIVIL LAW AND CIVIL PROCESS		
1.1	<p>Ярошевська Т.В.¹</p> <p>АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ СФЕРИ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В УКРАЇНІ: В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ПІСЛЯВОЄННИЙ ЧАС</p> <p>¹ кафедра цивільно-правових дисциплін, Навчально-наукового інституту права та інноваційної освіти, Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, Дніпро, Україна</p>	5
2. CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGY		
2.1	<p>Spytska L.¹</p> <p>PERSONAL MOTIVATION FOR CRIMINAL ACTS</p> <p>¹ Department of Psychology and Pedagogy, Kyiv International University, Ukraine</p>	15
3. FORENSIC EXAMINATION		
3.1	<p>Zaiats R.¹</p> <p>DIRECTIONS AND SOURCES OF SOLVING CURRENT PROBLEMS IN THE DEVELOPMENT OF FORENSIC EXPERTISE</p> <p>¹ Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Lviv, Ukraine</p>	35
4. INTERNATIONAL LAW		
4.1	<p>Kuzmenko O.¹</p> <p>СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПРАВА</p> <p>¹ Department of Economics and Maritime Law, Kherson State Maritime Academy</p>	45
4.2	<p>Stolyarskiy O.¹</p> <p>INTERNATIONAL LEGAL UNIFICATION OF NORMS OF EU LAW IN NATIONAL LEGISLATION OF UKRAINE IN THE SPHERE OF SECURING INVESTMENT PROJECTS FOR THE DEVELOPMENT AND RECONSTRUCTION OF TRANSPORT NETWORKS: HISTORY AND MODERNITY</p> <p>¹ Department of International Law, the faculty of international relations, Lviv National University named after Ivan Franko, Lviv, Ukraine</p>	67
5. LABOR LAW		
5.1	<p>Kuzmenko V.¹</p> <p>ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ</p> <p>¹ Department of Health and Safety, Professional and Applied Physical Training, Kherson State Maritime Academy</p>	75

6.	THEORY AND HISTORY OF THE STATE AND LAW	
6.1	Ковбасюк С.В. ¹ ІНСТИТУЦІЙНИЙ ПІДХІД В МЕТОДОЛОГІЇ ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОЇ ДЕРЖАВИ: ІСТОРИЧНА РЕТРОСПЕКТИВА ТА СУЧАСНІ НАПРЯМИ ДОСЛІДЖЕННЯ ¹ кафедра загальної теорії права та держави, Національного університету «Одеська юридична академія», Одеса, Україна	103
	REFERENCES	137

SECTION 1. CIVIL LAW AND CIVIL PROCESS

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.1.1

1.1 Актуальні питання розвитку сфери штучного інтелекту в Україні: в умовах війни та післявоєнний час

Ера цифрових технологій все більше загострює питання використання штучного інтелекту. Технології зі штучним інтелектом стрімко розвиваються й потенціал їхнього використання розширюється особливо в умовах воєнних конфліктів.

Так, у XXI столітті воєнні конфлікти мають свої особливості. Це обумовлено тим, що поступово скорочується кількість особового складу та на озброєнні армій країн світу, зокрема й в Україні, головним зняряддям поступово стають технології зі штучним інтелектом. Загальновідомо, що технології з використанням штучного інтелекту можуть працювати в суворих умовах, доступ до яких може бути небезпечним чи важким для людини. Для нашої країни впровадження технологій з використанням штучного інтелекту стає особливо актуальним у зв'язку зі збройною агресією Росії та підступному нападу на Україну [1, с. 435].

Таким чином, в умовах війни України з російськими окупантами й економічний, й інноваційний прогрес, і переваги нашої держави на полі бою залежать у тому числі від ступеня залучення результатів цифрових технологій. Це встановлює нові виклики перед системою з правового регулювання цієї важливої сфери та спонукає до впровадження інноваційних технологій у військову справу.

Для використання позитивного досвіту європейських країн та для того, щоб проаналізувати який вплив для України має розвиток сфери цифрових технологій, особливо в умовах збройного конфлікту, пропонується спочатку дослідити стан правового регулювання цієї сфери у країнах Європейського Союзу (далі – ЄС).

Так, одним з перших реальних кроків на шляху до правового регулювання сфери штучного інтелекту в ЄС було прийняття Резолюції ЄС від 16 лютого 2017 року з рекомендаціями Європейської Комісії щодо правил цивільно-правового регулювання робототехніки та штучного інтелекту. Ця Резолюція ЄС була присвячена питанням цивільно-правової відповідальності за негативні наслідки використання технологій зі штучним інтелектом. Особлива увага у Резолюції ЄС приділяється питанню захисту персональних даних. Зокрема, у п. 21 цього документа йдеться, що розроблені інноваційні продукти мають бути безпечними та забезпечувати захист персональних даних користувачів. У п. 56 йде мова про те, що згідно з чинними положеннями роботи не можуть бути притягненими до відповідальності за дії, що спричинили шкоду третім особам і відповідальність повинна покладатися тільки на людину.

Також варто зазначити щодо важливості цього рекомендаційного документа для подальшої деталізації національних законодавств, завдяки якому Україна може запозичити досвід країн ЄС з урахуванням специфіки національної правової системи. Наприклад, судові рішення, які містяться в Єдиному реєстрі судових рішень України із закритими персональними даними, дозволяють легко ідентифікувати користувача Інтернету. Юридично конфіденційна інформація підлягає захисту, проте фактично ці норми регулярно порушуються, бо в реальності практично ніхто з користувачів не в змозі спрогнозувати, яку саме інформацію про нього отримає система штучного інтелекту і як ці дані надалі можуть бути використані [2, с. 50-51]. Таким чином, у такому разі абсолютно точно можна стверджувати про порушення прав людини.

Країни ЄС і надалі розробляють та вдосконалюють законодавство у сфері штучного інтелекту. Так, для вдосконалення цієї сфери 19 лютого 2020 року Європейською Комісією була прийнята Біла книга, яка має назву: «Про штучний інтелект – європейський підхід до довіри та досконалості». У цій книзі Комісія ЄС розробила законодавчі норми, які стосуються максимального усунення ризиків, що пов'язані з певними процесами використання штучного інтелекту.

Наступна Резолюція ЄС з рекомендаціями Європейської Комісії була прийнята Європейським парламентом 20 жовтня 2020 року. У цій Резолюції ЄС розглянуті проблеми цивільно-правової відповідальності за використання штучного інтелекту. Так, у п. 6 Резолюції ЄС зазначається, що для європейських країн нагальним питанням є вдосконалення режимів відповідальності для уникнення ситуацій, в яких особи, які зазнали моральної чи матеріальної шкоди, не залишалися без відшкодування збитків.

Надалі для вдосконалення правового регулювання сфери штучного інтелекту 21 квітня 2021 року Європейською Комісією був прийнятий Закон про штучний інтелект. У цьому законодавчому акті були внесені пропозиції до Регламенту ЄС щодо встановлення загальних правил у сфері використання технологій зі штучним інтелектом та зроблені доповнення до деяких законодавчих актів у цій сфері. Також Європейською Комісією були розроблені нові положення щодо забезпечення надійності правового регулювання штучного інтелекту. Згідно з новими нормами, технології зі штучним інтелектом мають бути прозорими, безпечними, неупередженими, етичними та завжди бути під контролем людини.

Відповідно до нових правил, технології з використанням штучного інтелекту мають бути поділені на чотири категорії ризику: неприйнятний, мінімальний, обмежений та високий. Так, технології зі штучним інтелектом з неприйнятним ризиком будуть взагалі заборонені. Технології з високим рівнем ризику – будуть ретельно оцінені, з обмеженням – матимуть мінімальні зобов'язання щодо прозорості. Технології з мінімальним ризиком не будуть потребувати втручання, оскільки ці програми становлять лише мінімальний або не становлять жодного ризику для безпеки чи обмеження прав користувача. Таким чином, людина зможе самостійно прийняти рішення щодо використання зазначеної технології зі штучним інтелектом.

На виконання завдань і Резолюції ЄС, і Білої книги 28 вересня 2022 року Європейська Комісія внесла Пропозиції щодо прийняття Директиви ЄС про

адаптацію норм позадоговірної цивільно-правової відповідальності за впровадження штучного інтелекту (далі – Директива про відповідальність).

Основні завдання Директиви про відповідальність були направлені, по-перше, на встановлення єдиного правового режиму для врегулювання правовідносин щодо цивільної відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна використанням штучного інтелекту. По-друге, сприянню гармонізаційним процесам на єдиному просторі ЄС для впровадження та комерціалізації технологій зі штучним інтелектом.

Положення Директиви про відповідальність будуть сприяти запобіганню виникненню шкоди, яка може бути спричинена використанням штучного інтелекту, стимулюючи дотримання правил безпеки та підтримуючи виконання норм Закону про штучний інтелект. Це забезпечить потерпілим особам ефективну компенсацію, зміцнить довіру до штучного інтелекту та посприє розвитку цієї сфери на теренах ЄС. Таким чином, Директива про відповідальність спрямована на створення ефективної системи цивільно-правової відповідальності у сфері використання штучного інтелекту.

Для України штучний інтелект є досить новим явищем. Тому норми з чітким правовим визначенням щодо правового врегулювання правовідносин з використанням штучного інтелекту практично відсутні у чинному національному законодавстві, проте наша держава також поступово прямує у цьому напрямку.

Так, 2 грудня 2020 року Кабінет Міністрів України затвердив Концепцію розвитку штучного інтелекту в Україні, у якій дається визначення поняття «штучний інтелект» та розроблений план дій для вдосконалення цієї сфери. Також в нашій державі відбуваються реформаційні тенденції й у цивільному законодавстві, зокрема, Кабінет Міністрів України затвердив Постанову від 17 липня 2019 р. № 650 «Про утворення робочої групи щодо рекодифікації (оновлення) цивільного законодавства України» та розробив Концепцію щодо оновлення положень Цивільного кодексу України, в якій пропонується перегляд деліктних норм, передбачених Главою 82 цього Кодексу.

Отже, у світлі швидкого розвитку технологій з використання штучного інтелекту є важливим питанням адаптації правової системи України до законодавства країн ЄС. Це вимагає комплексного підходу, який включає забезпечення міжнародної співпраці, розробку нових законодавчих актів, встановлення принципів відповідальності та підготовку фахівців для забезпечення ефективного регулювання цієї сфери [3, с. 277].

Проте наразі для України питання правового регулювання у сфері використання штучного інтелекту та відшкодування шкоди, яка може бути спричинена штучним інтелектом потребує вдосконалення. Тому для адаптації національної правової системи до європейського законодавства та у тому числі перемоги нашої держави проти російських окупантів, доцільно удосконалити правове регулювання відносин у сфері використання штучного інтелекту, застосовуючи позитивний досвід країн ЄС у цій важливій сфері [4, с. 324].

Під час збройного конфлікту на території нашої країни застосування технологій зі штучним інтелектом набуло особливої актуальності. Зокрема, попри чисельну перевагу та вогневу міць армії противника, українські військові дають відсіч окупантам і в цьому питанні не останню роль відіграють технології зі штучним інтелектом.

Так, технології зі штучним інтелектом можуть використовуватися для надання значних переваг військовим силам. Зокрема, системи зі штучним інтелектом можуть обробляти й аналізувати великі обсяги інформації у режимі реального часу, що сприяє швидкому та ефективному ухваленню рішень на полі бою. Технології зі штучним інтелектом здатні збирати та обробляти дані з безліч джерел, допомагаючи Збройним силам України (далі – ЗСУ) приймати оптимальні рішення навіть у надзвичайних ситуаціях.

Прилади зі штучним інтелектом можуть допомогти зменшити ризик втрат, замінюючи військових у небезпечних ситуаціях, наприклад, при знешкодженні мін чи при розвідувальних місіях. У бойових умовах ЗСУ залучають прилади комп'ютерного зору для того, щоб не тільки виявляти, а й розпізнавати небезпечні об'єкти. Технології зі штучним інтелектом можуть ідентифікувати

ворога, передбачити поведінку супротивника, знайти їх вразливі місця та знешкодити ворожі об'єкти після їх виявлення.

Технології зі штучним інтелектом можуть надавати детальну та стратегічну інформацію про ціль, надаючи тим самим дорожню карту навіднику для застосування високоточної зброї у найбільш вразливих точках логістики військ противника, контролювати та знищувати безпілотні літальні апарати (далі – БПЛА) ворога, дозволяючи ЗСУ ще більше виснажувати запаси ворожої бронетехніки та змушувати ворога витратити критично важливі ракети протиповітряної оборони. Також удосконалення швидкості, дальності польоту, вантажності та інших показників безпосередньо будуть впливати на полі бою та дозволять ЗСУ і знищити бронетехніку загарбників, і підірвати пости спостереження, і зруйнувати укріплення, і згодом знищити ціль номер один – Кримський міст.

За повідомленнями фахівців [5, с. 412], вітчизняні виробники БПЛА зможуть задовольняти усі потреби України щодо використання технологій зі штучним інтелектом у цій сфері. Адже за повідомленнями Міністерство цифрової трансформації України, за рік війни в Україні лише за однією програмою «Армія дронів», яка була створена для допомоги ЗСУ, на передову було передано понад 2000 дронів українського виробництва та були вироблені понад 4000 БПЛА.

Наразі понад двісті вітчизняних компаній з виробництва БПЛА, працюють на передовій разом з військовими частинами над вдосконаленням цього озброєння для покращення їхньої здатності щодо відстеження та знищення противника. Проте армія противника також має цей вид озброєння і використовує його і проти цивільного населення України, і проти ЗСУ. Тому наразі існує колосальна потреба, не лише у використанні цього типу озброєння, а й у захисті від нього зі сторони російських окупантів.

Транспортування озброєння, боєприпасів та військових знарядь є життєво важливим для успіху військових операцій. Так, у процесі руху броньовані роботомобілі без участі людини мають змогу збирати потрібну інформацію,

визначати оптимальні маршрути та перевозити необхідний вантаж. За допомогою технологій зі штучним інтелектом можна підготовлювати військових до виконання завдань та аналізувати схеми технічного обслуговування. Технології зі штучним інтелектом також можуть стати важливим інструментом в інформаційній та психологічній війні та бути корисними у тилівій та оборонній діяльності.

Крім того, технології з використанням штучного інтелекту можуть покращити ситуаційну обізнаність, аналізуючи та обробляючи інформаційні дані з різних датчиків та джерел, включаючи супутники. Також технології зі штучним інтелектом можна ефективно використовувати для проведення кібератак. Здатність зламувати кібермережі ворога має визначальне значення, бо у сучасних умовах найчастіше саме мережа Інтернет застосовується при проведенні бойових операцій.

Наразі технології зі штучним інтелектом допомагають експертам отримувати необхідні розвідувальні дані з радіомовлення ворога, що дає змогу дуже швидко обробляти величезні обсяги інформації. Штучний інтелект допомагає також слідчим Генеральної прокуратури України обробляти величезну кількість даних стосовно воєнних злочинів, що скоїли російські загарбники на території України. Наявні докази у післявоєнний час стануть основою для кримінальних справ щодо російської агресії та геноциду українського народу.

Технології зі штучним інтелектом активно застосовуються і при тактичній підготовці військових. Так, системи з використанням штучного інтелекту можуть спостерігати за тим, як людина сприймає інформацію та адаптувати під неї матеріал для більш ефективного навчання. Провідні країни світу не хещують такою можливістю та використовують технології зі штучним інтелектом для тактичної підготовки своїх військових. У післявоєнний час технології зі штучним інтелектом можна буде використовувати для реабілітації людей з психологічними травмами, яких скалічила війна. За допомогою технологій штучного інтелекту Україна зможе також розвивати свій оборонний сектор.

Важливо і те, що й у післявоєнний час для відновлення України штучний інтелект матиме також прикладне застосування у багатьох сферах, де потрібен аналіз даних, та зможе допомагати в опрацюванні інформації. Зокрема, за допомогою зібраних даних, можна бути попередньо оглянути заміновану територію та максимально підготувати саперів до її розмінування.

Отже, цифрові технології стрімко розвиваються і їх потенціал застосування в умовах війни в Україні розширюється. Наразі лідерами у сфері військового застосування штучного інтелекту є такі провідні країни як: США, Китай, Японія, Тайвань, Канада, Південна Корея, Данія, Німеччина, Італія, Швеція. Інвестиції у технології з використанням штучного інтелекту – це гарант стабільної системи людської праці, що своєю чергою сприяє збільшенню доходів. Очікується, що у 2025 році світовий ринок технологій зі штучним інтелектом досягне двісті сімдесят п'ять мільярдів доларів США. Вітчизняні винахідники теж не відстають від світових лідерів інноваційних розробок і розвиваючи свій потенціал отримують міжнародні гранти та створюють нові об'єкти інтелектуальної власності у цій сфері [6, с. 356].

Проте використання штучного інтелекту у військовій справі має як переваги, так і недоліки. Так, технології зі штучним інтелектом можуть надати військовим значні переваги, обробляючи та аналізуючи величезні обсяги інформації у режимі реального часу, покращуючи обізнаність ЗСУ про ситуацію та, таким чином, зменшуючи ризик втрат. Військове застосування технологій на базі штучного інтелекту охоплює спостереження та різні види розвідки, гуманітарної допомоги, логістики, про наслідки стихійних лих тощо. Однак технології зі штучним інтелектом можуть бути небезпечними й мати такі загрози як, наприклад, збої у програмному забезпеченні, порушення безпеки, зловживання у роботі з отриманою інформацією. Ці загрози можуть мати серйозні наслідки як для окремих людей, так і для суспільства в цілому. Зокрема, збої у програмному забезпеченні можуть спричинити аварії, нашкодити здоров'ю людині чи тварині, пошкодити майно тощо. При тому буде важко встановити відповідальну особу за ці дії, адже відповідальними за шкоду можуть

бути й розробники, й користувачі, й оператори та інші зацікавлені особи [3, с. 272-273].

Таким чином, потрібно ще раз наголосити на тому, що кожна людина повинна розуміти, що технологія зі штучним інтелектом – це перш за все машина, і наразі однією з головних та масштабних проблем з використання цієї машини є відсутність тієї особи, яка буде нести відповідальність у випадку помилки, як це відбувається на полі бою. Коли вбивство доручається машині, то незрозуміло, хто у такому разі буде нести відповідальність, і наразі ця проблема законодавчого врегулювання є відкритою та актуальною. А тому, створення спеціального законодавства України, що буде ефективно регулювати відповідальність та гарантувати справедливість у суспільстві, де використання технологій зі штучним інтелектом стає все більш поширеним, є важливим кроком для розвитку вітчизняної правової системи.

Тому в Україні потрібно формувати законодавчу базу, порушувати проблемні питання стосовно відповідальності за усі дії, бо у місці застосування технологій зі штучним інтелектом можуть бути й цивільне населення, і цивільні об'єкти. Така відповідальність повинна бути також і на міжнародному рівні, бо зі сторони російських військ автономна зброя вже давно використовується проти мирного населення України.

Отже, у результаті дослідження, виконаного на основі теоретичного аналізу наукових праць сучасних науковців, фахівців зі сфери створення та використання технологій зі штучним інтелектом, розвитку новітніх цифрових технологій, можна зробити наступні висновки:

1. Звертається увага на те, що технології з використанням штучного інтелекту стрімко розвиваються і їх потенціал застосування розширюється. Наразі для України актуальним питанням є розвиток сфери застосування технологій зі штучним інтелектом в умовах воєнного стану на території України та у післявоєнний час.

2. У світлі швидкого розвитку цифрових технологій, адаптація правової системи України до законодавства європейських країн є актуальним та важливим

питанням. Це вимагає комплексного підходу, який включає розробку нових законодавчих актів, встановлення принципів відповідальності, забезпечення міжнародної співпраці та підготовку фахівців для забезпечення ефективного регулювання цієї сфери. Для нашої держави правове регулювання у сфері використання технологій зі штучним інтелектом та відшкодування шкоди, спричиненої цим використанням, потребує вдосконалення. Тому нагальним питанням є створення законодавчої бази у цій сфері та врегулювання проблемних питань стосовно відповідальності за таке використання. Для розвитку національної правової системи та розв'язання цього питання доцільно застосувати саме позитивний досвід європейських країн [7, с. 170].

3. Наголошено на тому, що спостерігаючи за швидкими тенденціями трансформації сучасних технологічних процесів, потрібно усвідомлювати й аналізувати не тільки позитивні наслідки використання технологій зі штучним інтелектом в умовах дії правового режиму воєнного стану в Україні, а й виявляти негативні наслідки та наміри такого використання.

4. Звертається увага на те, що наразі однією з масштабних та головних проблем з використання технологій зі штучним інтелектом є відсутність тієї особи, яка буде нести відповідальність у випадку несправності таких пристроїв чи їх неправильне використання в умовах війни, що може чинити шкоду цивільному населенню та призвести до непередбачуваних наслідків. Така відповідальність повинна бути також і на міжнародному рівні, бо зі сторони російських військ автономна зброя вже давно використовується проти мирного населення України. Також наголошено на тому, що при розробці технологій зі штучним інтелектом у військових умовах важливо врахувати такі етичні принципи як повага до людської гідності, захисту персональних даних, безпечного використання.

SECTION 2. CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGY

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.2.1

2.1 Personal motivation for criminal acts

Introduction. Criminal action is a category that serves as an instrument of legal analysis and cognition of crime phenomena in its psychological and legal form. A lawyer identifies such components in the subject's act that would indicate the presence of crime elements following a particular criminal law standard, that is, defines the signs of an act essential from the legal point of view. A psychologist takes a different position whose primary purpose is to study the psychological mechanism that internally determines a criminal act. Based on legal analysis, he examines the psychological prerequisites of criminal acts and their connection with other personality features and external factors.

From a psychological point of view, a criminal act is a specific form of a particular action or activity.

In order to understand what precedes antisocial action, first of all, it is necessary to analyze the needs and motives that push the personality to take action. The psychological characteristics of wrongdoing differ depending on the actions by which these acts are committed.

Reflexive, instinctive, impulsive, and volitional actions are usually distinguished in psychology. The first two types of action (reflexive and impulsive) originate from natural impulses and are carried out independently of conscious control. Psychologists believe these actions do not play a significant role in human behaviour, although they should not be ignored entirely.

Particular attention should be paid to impulsive and volitional actions when characterizing the psychology of a social subject's behaviour. At the same time, a specific type of action is volitional, as it is a purposeful, consciously regulated act where the subject is a person. Impulsive action occurs mainly in cases where a person acts not based on instinct but still without volitional intention. Impulsivity is a quality

of action expressed when a person, out of self-control and introspection, acts on impulse.

Impulsive action is primarily an affective release associated with an affective experience. In such an action, a short-lived emotion is violently manifested, caused by certain conditions and circumstances, which appear as solid stimuli.

Presenting main material. A person who has committed a crime in a state of temporary insanity does not reflect on the consequences of what he has done; he does not evaluate the motives that push him to act in one way but another and does not think of the possibility to prevent the heavy consequences of his rash actions. Moreover, it is common for the subject to be unable to fully characterize his motives, even a considerable time after committing criminal wrongdoing.

This is explained, in particular, by the fact that the impulsive-affective state causes a violation of conscious control over the process of choosing an action. It is as if a person loses control over his actions and becomes an obedient instrument of the impulse which requires a particular release. In such cases, generalized action patterns are disturbed, and involuntary, naturally determined reactions and unconscious drives are 'turned on.' A crime due to such a state is characterized as committed in intense emotional anxiety.

The role of social determinants cannot help but disappreciate, emphasizing the need to consider biological factors in characterizing actions performed in temporary insanity. A crime committed as a result of such an action is considered a crime precisely because a subject, having the social qualities of the individual, could prevent a state of temporary insanity and its objectification into a socially dangerous act. The subject is helpless, as a rule, when being affected (it is during this period when actions are out of consciousness control). However, one can overcome it at the very beginning due to an internally internalized system of social control. Restraining mechanisms can also get involved when realizing affect into action.

A volitional action can turn impulsive; conversely, an impulsive one can become volitional. In nature, these transitions are due to an individual's social qualities. The more often offenders have defects of will, weakening of their internal system of social

control, lack of ability to assess emerging motives clearly, and the formed conflict situation, the greater the impulsive action.

However, impulsive actions are only one and far from the primary cause of criminal wrongdoings. Most of these actions are carried out through volitional mechanisms. Three main stages can distinguish a crime due to a volitional action.

First stage. The first stage is characterized by identifying a criminal goal and desire to achieve it. This stage is about assessing the reality to achieve the criminal goal.

Second stage. The second stage is characterized by the emergence of motives and decisions being analyzed. The crime's motive here is an individual's inner desire to commit this or that antisocial act. Such an urge does not become dominant immediately. A difficult internal struggle of motives often accompanies the evaluation and choice of one or another motive.

Third stage. The third stage is characterized by the objectification of a decision made by an individual into a socially dangerous act. In psychology, this stage is usually called the performance of decisions made.

The selected stages of volitional action are hypothetical. The boundaries between them are adaptive, like any boundaries within a single dynamic process. Moreover, depending on the individual's characteristics, each stage may have individual traits in specific cases.

At the same time, there is something general in the structure of volitional and impulsive actions: a motive. Identifying the essence of the motive for impulsive and volitional actions is necessary for specifying the social nature of criminal wrongdoings. The study of motives allows for tracing the connection between internal needs and external factors. Like any motive, a motive for a criminal act is not a simple automatic reaction to an external factor (stimulus). The inner impulse caused by this or that fact of reality is always mediated by one's experience and those traits and qualities that were formed earlier. Therefore, being aware of the motive helps to know the relationship between all system components: "causes of a crime - criminal wrongdoing – criminal's personality."

The study of motives is also necessary for revealing the psychological nature of human actions in general and criminal acts in particular. Specifying a motive for a crime means specifying the reason for a subject to commit a socially dangerous act and the psychological basis of the crime, which internally pushes the person to commit it.

It should be pointed out that the study of motives allows for considering impulsive and volitional actions within a single process of criminal activity. The fact is that neither impulsive nor volitional actions are isolated acts. They enter into a more general whole, i.e., an individual's activity. In contrast to the motives of actions, the motives of this activity have a generalized character, expressing the individual's position concerning social requirements. The motives of criminal activity seem to transform the central and essential elements inherent in the motives of individual criminal acts of a volitional and impulsive nature.

Any behaviour, including criminal behaviour, is carried out under at least three primary conditions. First, there should be a particular set of possibilities for acting in a certain way, and each of these possibilities should meet the general conditions necessary for an outcome of the choice. Secondly, these possibilities should be accurate. Thirdly, there should be a need for an act of choice - a set of specific reasons external and inner to the subject. The structure of motives is the intrinsic prerequisite of any decision that stimulates a person to make a particular choice.

Studying the motivational structure of criminal wrongdoings committed, for example, by young people, we proceed primarily from the following: a motive is something that an individual perceives as the direct basis for a criminal wrongdoing.

Single, separate motives do not usually determine a criminal wrongdoing. As a rule, the real subject's motives are complex, with different content and strengths. Moreover, a crime is often a result of objectification of not one but several dominant motives at the same time. The largest share in the structure of motives identified from the words of criminals aged 18-25 is occupied by motives that a young person finds challenging to determine precisely. The most significant frequency of prevalence of such motives is among persons who have committed hooliganism, robbery, and assault. The prevalence of these motives is manifested among young people who committed

murder and severe bodily harm, embezzlement, and theft, along with other socially dangerous wrongdoings. A large share of clearly unrealized motives allows the conclusion that a characteristic feature of the motivational side of crimes committed by young people is their contextuality and impulsiveness.

The second place in the general structure of motives is occupied by such a motive as 'revenge and anger.' The high share of these motives indicates that a significant part (almost every ninth) of criminals aged 18-25 are in acute personal conflict with the surrounding people while committing a crime. This motive is prevalent among persons who have committed severe bodily harm, murder, hooliganism, and other crimes. The lowest incidence of this motive is observed among persons who have committed rape, theft, and embezzlement. Thus, contrary to unconscious motives, 'revenge and anger' are motives peculiar only to certain crimes (mainly crimes directed against the individual).

The third place in the general structure of motives is occupied by "greed," i.e., selfish motive. In accordance with the general trend - the coincidence of the content of motivation and activity - this motive is peculiar for persons who have committed mercenary crimes: theft, embezzlement, and other crimes. Emphasizing that the mercenary motive is a characteristic feature of the psychological point of mercenary crimes, it is impossible not to mention the contradictions between the motive and such an objective feature of the criminal wrongdoing as its result. The motive of 'greed' does not exceed 1/3 in the general structure of motives for crimes, which can be called a motive for profit in connection with its results. Obviously, the very fact of a particular discrepancy between the content of the motive and its result is quite natural. However, such a significant 'discrepancy' between a motive and a criminal result is a rather specific phenomenon. This contradiction between motivation and criminal results can be assessed as one of the essential features of the motivational side of crimes committed by young people.

Concerning such groups of motives as 'respect and street credibility' and 'mimetic response,' it is worth noting that they are common mainly among persons who have committed rape, robberies, assaults, hooliganism, along with other crimes.

Concerning the persons studied, these motives can be characterized as a 'relapse' of motivation inherent in juveniles. These groups of motives allow a close connection to be traced in the development of the motivational sphere of persons who committed a crime at the age of 18-25 with the motives of juvenile crimes.

Comparison of the structures of motives for criminal activity committed by young people and juveniles makes it possible to identify trends in the development of crime motives depending on the age of criminals. The comparison made it possible, first of all, to establish those changes in the structure of motivation of criminal wrongdoings, which are directly related to the age-related development of the individual and, to some extent, express the features of this development. Three groups of changes are the most revealing here. [8]

Firstly, the general structure of motivation of the studied category excludes innocent childish motives inherent in juveniles: 'adventurous motive,' 'desire to seem brave.' The exclusion of this sort of motivation is a natural consequence of those general changes in the motivational sphere that occur in the transformation process from adolescence to a young age. With the accumulation of life experience and knowledge, the young man gradually abandons the juvenile motives of activity, and his actions become increasingly motivated and independent.

Secondly, among young people (compared to juveniles), the prevalence of motives chosen due to a self-made decision is increasing. Accordingly, the number of motives that arose due to mimetic response is sharply reduced (more than six times). Self-esteem, already formed by this age (overestimated, as a rule), becomes more significant than such a motive as 'respect and street credibility.' Having committed criminal wrongdoing and giving preference to one or another motive, a young man, unlike a juvenile, focuses on personally significant goals and his own inner experiences but external opinions and judgments about him.

Thirdly, among young people, the share of motives that express a conscious conflict between the subject of the crime and the surrounding people and society is significantly increasing. The motive of 'revenge and anger' is observed in this group six times more often than among juveniles. This is due to the peculiarities of

developmental psychology and a subject's particular position. A young person experiences acute conflicts caused by the need for life self-determination, difficulties of adaptation, and overcoming the contradictions between the ideal and reality, which is natural for this period of life. The psychological reaction to these contradictions is the motives mentioned above.

There is a certain continuity in the structure of motives for criminal doings committed by juveniles and young people. This is expressed in the preservation of a significant degree of self-interested motives, in a reasonably high (despite a sharp reduction) frequency of prevalence of an age-specific motivation - 'respect and street credibility'- and in mimetic response elements.

It should also be noted that the dominant motive must be clearly defined among juveniles and young people. Moreover, the number of 'motiveless' crimes committed by young people (as compared to juveniles) is increasing significantly, i.e., the share of crimes committed accidentally is increasing.

Studying the motivation structure for criminal wrongdoings is essential for solving practical problems of educating young people and preventing socially dangerous acts. This is primarily because the motivational sphere determines the essence of the subject's actions and deeds. Therefore, the educator, influencing the offender's inner motives, influences his spiritual world and behaviour. [9]

Among the problems of educating young people and preventing crimes, an important place is occupied by the problem of forming moral motives in young people, which determine the correct assessment of acts and their consequences. In practice, it is essential to form in young people, first of all, such motives as the moral need for actions based on a socially conscious goal, high moral prestige among others, the desire for self-assertion, etc.

No less critical in educating young people and preventing crimes is to form motives of a material sphere. Material possessions can become a strong irritant for mercenary crimes if they are associated with the desire to enrich oneself, obtain unearned income, etc. Therefore, in educating young people, special attention should be paid to shaping solid connections between the motives of the material sphere and

the moral factor. It is necessary to ensure that one's material motives, before they are objectified in acts, are subjected to internal 'selection' based on high moral evaluations. This is of particular importance in neutralizing such motives of criminal activity as greed, the desire to save up material wealth, and benefit.

In educating young people, age-related changes in the field of motivation, which naturally manifest themselves in the motivation of crime, should be taken into account. The educator needs to know which motives of criminal wrongdoings determine behaviour less and less while aging and which, on the contrary, are fixed or transformed into other motives. Because of this, the educator should look for new methods and means of influencing the personality of the young wrongdoer and the motives of his behaviour. It is essential to consider such changes for the organization of preventive measures.

Emphasizing the regular changes in the motivational sphere and highlighting the features of developmental psychology, it should be taken into account, on the one hand, that the changes do not cancel the general social content of the motivation for criminal wrongdoings. They mainly affect the form of its organization, i.e., its structure. On the other hand, when the motivational sphere changes, there is a continuity in the development of both individual motives and the structure of motivation. Therefore, when analyzing the motivation of criminal wrongdoings and the practical use of results, it is necessary to consider both the general antisocial content of motivation and the features of developmental psychology, which are reflected in the motives of specific types of criminal wrong-doings.

The dependence of the motives of criminal wrongdoings on the environment stipulates a factor analysis of motivation. The essence of such an analysis lies in the researcher establishing the set of environmental components and how they influence the formation of motives for criminal behaviour.

The motives of criminal activity, as well as the personality as a whole, are significantly influenced by the conditions of family upbringing. This includes a significant group of factors: the composition of the family where this person was brought up, the material and housing security of the family, parents' level of education

and culture, relations within the family, psychological climate, family's attitude to people around them, etc. The absence of one or both parents and deviations from the norm in the behaviour of family members have the most significant impact on the motivation for criminal wrongdoings.

The absence of one or both parents is most closely related to motives such as 'greed' 'respect and street credibility, and 'mimetic response'.

Of the total number of persons who committed crimes motivated by 'greed', there are young people who do not have one or both parents. At the same time, in the structure of motives for crimes committed by such persons, the share of this motive is one and a half times higher than that of persons with both parents. It is worth emphasizing that mercenary motives in persons who do not have one or both parents are most closely related to the commission of serious crimes against the person. Thus, out of the total number of murders, severe bodily injuries have been committed for mercenary motives, for the share of persons who do not have one or both parents.

Among the young people who committed crimes motivated by 'respect and street credibility,' some persons do not have one or both parents. The highest number of people who do not have one or both parents is among young people who committed crimes as a result of the motive of 'mimetic response.' The connection of the studied factor with the specific motive is most clearly manifested in hooliganism and other non-mercenary crimes: the share of such persons is 80%.

Thus, of particular importance is the psychological aspect of the connection between the motives of the crime and the absence of one or both parents in childhood and adolescence. The latter is usually caused by the lack of authority in the family, a figure worth modelling on. The absence of parents often gives rise to a provocative state of 'inferiority' of everyday life and his personality, the desire to prove at any cost that a young man is worthy of a more prestigious place in this world. Finally, this fact often leads to a specific form of envy: 'If I had parents, I would have the same material benefits as my peers.' Moreover, although often the financial situation of a person who does not have one or both parents does not differ from the financial situation of his peers, this does not 'remove' this psychological phenomenon is not absent.

The second significant factor is the deviation from the norm in family relations. This factor characterizes the moral and psychological atmosphere in the family where the teenager was brought up and, as a rule, lived when they committed a crime. Studying the interdependence of deviations from the norm in family relations and the motivation of criminal wrongdoings, it has been found that these deviations are most closely related to such motives as 'respect and street credibility,' 'greed,' 'revenge and anger.'

Brutality, the humiliation of human dignity, and immoral manifestations of elders embitter a young person's personality and thus contribute to the formation of such a motive as 'revenge and anger.' Such a family atmosphere also gives rise to a natural tendency for a young person - to defend his dignity and to become a personality, if not in the family, then among friends. This tendency is manifested in the form of the motive of 'respect and street credibility ". Having previously convicted and degrading personalities (alcoholics, drug addicts, etc.) in the family often leads to seeking lucre in family relations. Moreover, this fact cannot but have a certain impact on the motivation of a young person's behaviour. [10]

The next group of factors is the material and living conditions of the family. It is necessary to emphasize that these factors do not change the structure of motivation but affect only individual motives and personality. These circumstances should be considered regarding a wrongdoer's financial security.

The contradiction between the level of the subject's aspirations and the material resources can also cause such a psychological reaction as dissatisfaction with one's position and people around him. Such discontent is sometimes accompanied by bitterness and revenge. Presumably, that is why young people, who are less financially secure, are more likely to commit hooliganism motivated by 'revenge and anger.'

An analysis of the general structure of motivation showed that among the people who lived in the dormitory, the frequency of such motives as respect and street credibility and 'mimetic response' is one and a half times higher than among those with other living conditions. Among people who lived in a private apartment, the frequency of the motive 'revenge and anger' is almost twice as high as among others.

The study of motivation depending on the types of crimes shows the existence of a connection between the motives for committing specific types of crimes and the living conditions of young people. It turned out that people who lived in the dormitory committed such crimes as hooliganism, rape, and other mercenary crimes having motives of 'respect and street credibility' and 'mimetic response.' Persons who live in private apartments most often commit such criminal wrongdoings as severe bodily harm, murder, hooliganism, and other crimes because of 'revenge and anger.'

In general, it should be emphasized that living conditions and material security are most clearly manifested as factors influencing the motivation of only certain types of crimes.

The influence on the motivation of crimes of different types and such factors as young people's occupation and the length of professional activity is far from uneven. The most significant increase in the number of crimes of various types in the overall structure of crimes is for a group of young people who do not study or work at the time of their arrest. Most of these persons are those who have committed theft, embezzlement, robbery, assault, etc. Notably, the share of such crimes is slightly higher among people studying but not working. Based on these data, it can be assumed that these categories of young people are characterized by some peculiarities in the motivation for criminal wrongdoings and, first of all, in the frequency of prevalence of mercenary motivation.

Like any other team, the staff creates a psychological atmosphere that influences each individual's value orientation and finds its direct embodiment in the motives of activity. The more clearly the moral and legal components of this atmosphere are formulated, the less manifested are motives for criminal wrongdoings, such as 'respect and street credibility' and 'mimetic response'. This dependence is most fully expressed in those cases where a young person is directly and closely connected with the whole team life. In youth groups, the opinion of peers is especially pronounced as a factor influencing motivation.

It is also possible to point out a specific dependence of motivation on the place of study, which is directly related to cultural values. First of all, the general educational

factor is of interest here. The most clearly traced is the connection between the level of education and the frequency of prevalence of such motives as 'respect and street credibility,' 'mimetic response,' and 'greed.' The lower the level of education, the higher the prevalence of these motives.

The study of the frequency of these motives' prevalence (depending on the level of education) for each type of criminal wrongdoing has shown that the motive of 'greed' is observed most often in committing such crimes as theft and embezzlement. The motives of 'mimetic response' and 'respect and street credibility' are characterized by a close connection with the level of education of persons who have committed rape, robbery, and assault.

Young people's cultural level is also evidenced by the degree of content and usefulness of their leisure.

The distribution of motives for criminal wrongdoings depends significantly on whom young people spend their free time with. Those individuals who spent their leisure time in the circle of persons united by illegal activities and persons previously convicted were the most clearly understood motives for criminal activity. This dependence is most clearly manifested concerning such types of crimes as hooliganism, robbery, and assault.

This factor also affects the frequency of prevalence of mercenary motives. 'Greed' is a motive that is the most characteristic of young people who spend their leisure time with persons united by illegal activities and those previously convicted.

The motives of 'respect and street credibility' and 'mimetic response' also depend on the people the convict spent his free time with. It is clear since the persons he is associated with and connected with anti-civil activities are precisely the category of people that often influence the choice of the motive for criminal wrongdoing. This is especially true for the motivation of such crimes as hooliganism, severe bodily harm, murder, and rape. The incidence of these motives is three to four times higher than among people who spend their free time with colleagues, relatives, and close ones.

The effectiveness of activities aimed at crime prevention largely depends on the purpose of specific preventive measures, the extent to which these measures are

adequate to the conditions of their implementation, and persons who have shown a tendency to commit one or another type of offense. These conclusions do not apply to all age categories but only to criminals aged 14-25. This circumstance should be considered when assessing the representativeness of the conclusions and the possibility of their use to improve preventive measures.

Comparison of the general motivation structure for crimes committed by young people and juveniles leads to a paradoxical result at first glance. The number of unmotivated crimes among young people is much higher than the number of such crimes among juveniles. However, the logic of shaping and developing personality is such that the transformation from adolescence to a young age naturally leads to an increase in the share of conscious motives of activity. The conclusion suggests that criminal wrongdoings and their motivational sphere are the subjects of other consistent patterns that contradict the general trends in personality development. In reality, this is not the case. To explain and analyze the result obtained, it is necessary, first of all, to clarify some initial assumptions.

Firstly, it is necessary to point out that unmotivated crimes are not the issue of our investigation but the subject's perception that his act is motiveless.

Secondly, it is necessary to remember that there is a case with a crime that expresses the subject's specific attitude to social values.

Thirdly, it is impossible not to consider that manifestations of 'false' consciousness and self-consciousness are most often observed in conflict situations (this, as a rule, characterizes the psychology of criminal wrongdoing). Thus, if we talk about the lack of motivation for crimes, we mean a particular characteristic of the subject's idea of specific acts and what motivates him in the particular conflict.

Lack of motivation has a philosophical and psychological explanation. From the philosophical point of view, no acts in general are motivated by external and internal determinants. However, the personality needs to clearly understand the fundamental factors that specify the content and direction of his actions.

The subject may not be aware of his true motives primarily due to the peculiarities of external social determinants' influence on his behaviour. This

determinant can mediate in acts, bypassing the individual's self-consciousness and even despite it. The social factor directly affects an individual's needs, interests, and inclinations, which can also have an unconscious character. Even when unconscious, these psychological phenomena can determine the individual's actions and deeds and the direction of his activity. In such cases, the real motivating cause of the behaviour remains as if hidden from the individual's consciousness. Hence, the idea is that the act (action, activity) is committed without a motive.

The peculiarities of motives awareness depend on the personal factor and the specifics of the individual's situation. In the personal context, lack of motivation appears as one of the crucial components of the individual's spiritual world, aimed at destroying and denying social values. Moreover, the absence of a motive is a significant feature of the subject's cynical attitude toward his cynical act. The characteristic of cynicism is such negation and destruction of values, where the individual's behaviour is non-motivated but a goal itself.

This position is caused, on the one hand, by a psychologically justified desire for self-rehabilitation; on the other hand, it is a consequence of a particular emotional state caused by a specific situation. Such a situation often requires taking quick, not so much rational and emotional decisions.

The number of unmotivated crimes among juveniles is much lower than among young people. However, this does not mean juvenile delinquency is more conscious. For a juvenile, unmotivation is something different than for an older person. A juvenile understands lack of motivation as absolute cause-lessness, the absence of motives for criminal activity; in other words, the absence of a criminal motive is a consequence of the not-yet-formed ability to assess the internal motives of an act and the reasons that mediate them. Therefore, the absence of a motive for crimes among juveniles is a more or less adequate indicator of an unintentional crime, one's impulsiveness, and inability to re-evaluate his motives and causes. [11]

For young people, immediate motives are the means that explain their attitude to the activity, its goals, and the final result. The reasons for these motives have personal significance for such young people as a means of self-esteem and self-

justification. Moreover, the attitude to the immediate motives is often insufficiently conscious. In that case, the attitude to the causes of the crime committed, as a rule, is rational and of evaluative nature. Therefore, it is possible to identify the actual share of the so-called unmotivated crimes only when there is a connection between young people's ideas about the direct motives of crimes and their causes.

The connection between the motives of crimes and their causes is expressed in the fact that the individual's external factors and internal qualities significantly affect the dominant motives of criminal wrongdoings, and young people often realize this influence. Material difficulties in the family have the most significant impact on the motive of 'greed.' Such a personality trait as disrespect for the people around is most closely related to the motive of 'revenge and anger.' A slight susceptibility to peer influence most often determines motives such as 'respect and street credibility' and 'mimetic response.'

Many young people are characterized by a contradiction (discrepancy) between their immediate motives and the awareness of the causes of criminal wrongdoing. Two features are observed here. Firstly, in the understanding of many young people, the causes of crimes exist as if by themselves, outside the direct connection with the motives of a crime committed. First of all, this applies for such a reason as to use one's free time correctly. Secondly, some young people identify the causes of the crime only with those personal qualities that do not allow them to avoid the impulse to commit a crime in a given conflict situation. This refers to such a reason as the inability to control one's actions.

The so-called motiveless deeds and actions indicate the individual's immaturity. This contradiction between consciously accepted intentions and unconscious aspirations arises in conflict. However, it should be noted that the mere presence of uncertain motives does not mean that young people have realized and prepared intentions to commit an antisocial act. These intentions are a natural consequence of the inability to use one's free time properly, the negative influences of peers, alcohol addiction, unwillingness to work, etc.

It is also impossible to ignore the fact that almost two-thirds of young people who have not been able to identify the motive for the crime associate this uncertain motive with such a personality trait as the inability to control their actions. This is evidence that a significant number of crimes committed by young people are situational and even impulsive. After all, due to impulsivity, the subject cannot control the impulse that has arisen, so he immediately realizes it in a criminal act, which is subjectively perceived as the inability to control and restrain this impulse.

Suppose this cause-motivational relationship testifies to the situational and impulsive nature of the crimes committed. In that case, there should be a correlation between the lack of motive generated by the inability to control one's actions and the types of crimes. The frequency of prevalence of these signs should be higher for those crimes that, as a rule, are committed unintentionally, as a result of situationally occurring mental states, as well as due to motives based on biological needs.

Studying the absence of motive as one of the subjective sides of socially dangerous acts is of great practical importance.

Many crimes young people commit result from realizing unstable motives generated mainly by the circumstances formed at that time. These crimes are often unexpected not only for others but also for the perpetrators themselves. It is not easy to identify the subject's inclination to commit such wrongdoings in advance, and this complicates the correct and effective use of preventive measures. Thus, early prevention of antisocial manifestations should play an enormous role in preventing crimes among young people. In this regard, it is necessary to emphasize the need for constant improvement of measures aimed at educating the younger generation to make independent, responsible decisions in conflict situations, forming the ability to oppose the previously learned principles of behaviour to the motives that directly arise in a given situation.

A struggle of motives precedes crime. The struggle for motives of criminal activity is overcoming internal contradictions between motives of different strengths and the process of overcoming contradictions between criminal intentions and restraining undertakings.

Hesitation as a reflection of the internal struggle of motives is most characteristic of persons who have committed serious crimes. This is no coincidence because theft and embezzlement are characterized from the subjective side by intentionality, a preliminary determination of the goal and means to achieve it, which is inextricably connected with the definition of motives. [12]

Such crimes as hooliganism, severe bodily harm, and murder are often committed as a result of a sudden and slowly realized intention and are often associated with particular mental states (temporary insanity, violent emotional outbursts, states of alcohol intoxication, etc.). Therefore, there are fewer cases of internal hesitation.

Hesitation before committing a crime is often a struggle between mental judgments and evaluations and feelings that arise in a conflict situation. The latter is characteristic of those cases when the individual's idea of the cause that stipulates his criminal behaviour is justified by rationally derived evidence but causes negative feelings and emotions or, conversely, when the idea of the cause and purpose of the crime causes positive emotions and feelings but is not justified by mental arguments. A crime is often committed precisely when the subject's idea of the cause for a socially harmful act (not yet committed) internally justifies this act, evaluates it as possible, and justifies it in a given situation; that is when the subject overcomes internal hesitations due to the specific content of his idea of the cause for the crime.

Hesitation before committing a crime characterizes mainly those people who commit a crime under the influence of external factors. In these cases, the subject considers the relevant factors as determinants influencing the choice of personal behaviour derived from circumstances and other persons, and therefore, not always personally acceptable. Moreover, the subject often perceives them as an external compulsion, which he follows only after serious hesitation and an internal struggle of motives.

In cases where the cause of the criminal wrongdoing is conscious personal qualities, the individual, as a rule, experiences less hesitation. This is understandable because here, the cause of the crime has already been personally accepted, and the chosen motive is based on an appropriate basis and self-justification.

Emphasizing the influence of conscious reasons on the subject's desire, it is impossible to absolutize the nature of this connection. Inner hesitation is not exhausted by the struggle between desires, which have an emotional definition, and conditional judgments and evaluations (causes). The inner struggle often occurs between feelings and inclinations with insufficient rational basis. Therefore, to obtain a complete picture of the subject's hesitant nature and to identify the direct result of these hesitations (dominant motive), it is necessary to identify the connection between the subject hesitations and the structure of motives for criminal wrongdoings.

Thus, hesitation as an internal state of personality precedes mainly those motives that are not directly related to the purpose of the crime. These motives (as well as the reasons) primarily reflect the orientation of the individual to external factors and the side effects of criminal wrongdoing (prestige in the eyes of peers, the desire to be like others). Here, the struggle of motives (hesitation) reflects the shift that takes place, a motive (the shift of the motive to one of the results of activity and the result of this shift).

At the same time, it should be noted that internal hesitation is the least characteristic of subjects with the initial motivation as clearly defined (revenge and anger) and acts as a dominant motive to achieve a criminal goal. Hesitation is not a characteristic of those crimes that are committed under the influence of a direct situation and do not have a clearly defined motive because situational behaviour, as a rule, excludes a thoughtful assessment of motives, their correlation with the goals of the activity, and available real opportunities to achieve these goals.

The most significant share among the factors that cause hesitation before committing a crime is occupied by the awareness of the desired responsibility for the act and the fear of this responsibility. The latter is manifested as a deterrent, mainly in cases of intentional crimes, generally characterized by the highest frequency of hesitation. Such crimes are theft, embezzlement, and other types of criminal wrongdoings. The frequency and prevalence of this sign have no direct connection with the degree of criminal punishment.

There are some deterrents that prevent the immediate realization of the impulses that have arisen as they function as 'brakes'. These deterrents may be external. In this case, their coercive force will be supreme and compel the individual to act in one way and not another, regardless of his subjective desire. Such factors can be various social norms, activities of state bodies and public organizations, public opinion, etc.

However, any person, including a criminal, acts not only not so much under the influence of external coercive force but as a result of a consciously made decision that corresponds to previously formed views, ideas, and assessments. The subject's acts always express certain internal features of his spiritual world, which external factors have formed. In other words, here, we can trace the dialectic of the interconnection of external factors into external ones and their objectification in acts.

Social and group norms play the leading role in the system of values accepted by the individual. Due to them, the subject evaluates the motives that arise and thus coordinates his actions with the activities of other people and social institutions. The deeper the social norms assimilated by the individual, the firmer the basis for the individual to overcome undesirable motives for society.

The internal system of social control contains different and far from one-order components. Moreover, depending on the type of activity, the same element of the system can play a different role and perform different functions.

Overcoming hesitation before committing a crime in favour of a particular motive largely depends on forming an internal system of social control in the individual. The deeper the social norms and values the individual assimilates, the stronger the basis for removing the motives for criminal activity.

Essential components of the internal system of social control are the subject's awareness of the harmfulness of his actions and his attitude to the legal consequences of the committed act (punishment). The development of these components affects the internal hesitations, their causes, and the motivational sphere of criminal activity.

Conclusions. Thus, the more deeply the criminal is aware of the harmfulness of his activity, the more effectively this awareness acts as a deterrent and, therefore, as a factor determining the frequency of hesitation before committing a

crime. Criminal acts are committed without internal motives, most often in cases where the criminal does not think about the harm caused, much less often if the subject believes that his acts cause harm only to individuals, and less often when the subject is aware of the harm to society.

This dependence is observed between the subject's intentions before committing a crime and his attitude toward the legal consequences of the committed act. A characteristic feature of young criminals is the absence of clearly formed ideas about future punishment.

These defects in the internal control system significantly impact the implementation of all criminal activity elements without exception. Most of all, however, they facilitate the realization of motives that still need to be formulated and motives of an imitative nature. This is significantly often manifested in such crimes as hooliganism, less often - robberies, assaults, severe bodily harm, and murders.

Defects in the system of social control testify to the lack of formation of one's legal consciousness essential elements and the insufficiently high efficiency of the impact of the threat of responsibility and condemnation of the public on him/her. All this necessitates the improvement of legal education. First of all, it is necessary to improve the legal information system. Improvement of legal education in general will increase its importance in the general education system.

SECTION 3. FORENSIC EXAMINATION

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.3.1

3.1 Directions and sources of solving current problems in the development of forensic expertise

The development of forensic expertise in Ukraine received the highest legal foundation 30 years ago, when the Law of Ukraine "On Forensic Expertise" was adopted. Over the years, there have been significant gains in the above-mentioned development, and certain problems have arisen that require to be resolved [13].

It is worth considering that one of the most urgent problems of the development of forensic expertise in modern Ukraine are those related to the formation and functioning of the national security system of our country [14].

In the modern legislation of Ukraine, the phrase "national security of Ukraine" is defined as the protection of state sovereignty, territorial integrity, democratic constitutional order and other national interests of Ukraine from real and potential threats [15].

It is obvious that a prominent place in the formation of Ukraine's national security in the conditions of an ongoing full-scale war is occupied by products for military use. An integral part of this production is equipment for the military, which has recently gone beyond the classical concepts of "uniform" etc., and is defined by the modern complex international concept of "tactical clothing" [16].

A general analysis of only the relevant market segment in Ukraine proves that the assortment of modern tactical clothing is very diverse, constantly expanding and updating. For example, only one young domestic manufacturer of tactical clothing - the company "M·TAC" - successfully manufactures several dozen groups of commercial products. In turn, these groups contain hundreds of types and varieties of products for the military: underwear, clothes, shoes, products for storing and transporting military property, equipment for military recreation or overnight stays in the field (backpacks, bags, covers, etc.), unloading systems, belts, gloves, scarves,

holsters, camouflage, headgear, lighting devices, protective gear, knee and elbow pads, tactical gear, weapon accessories and more [17].

It is obvious that the importance and the role of each of the mentioned products of tactical clothing and similar goods in the formation of the national security of Ukraine at the level of ensuring the protection, combat capability and general comfort of a particular soldier cannot be overestimated; even more so for such products as helmets, body armor, protective equipment, weapon accessories. This applies even more to products such as helmets, body armor, protective equipment and weapon accessories. Practically, this means that the available assortment and level of quality of tactical clothing directly affects the formation of the national security of Ukraine, as it has an exceptional impact on the protection of life, health, well-being and other parameters of the state of the defenders of the Motherland, which ultimately affect their combat capability and capacity to recovery.

On the other hand, unfortunately, during the war, the problem of the supply of low-quality products for military purposes became large and acutely relevant (for example, an unscrupulous entrepreneur supplied the Armed Forces of Ukraine with low-quality uniforms in the amount of more than €35 million [18]).

The above-mentioned and other similar facts allow us to assert that today, more than ever before, the problem of the most objective verification of the quality level of military products is becoming particularly acute.

Basic provisions on product quality at the level of goods of any purpose in Ukraine are standardized [19]. In particular, in relation to the problems that are investigated in this article, the State Standard clearly formulates the key concepts:

- product quality: a set of product characteristics (process, service) that relate to its ability to satisfy established and anticipated needs;
- product quality requirements: expression of certain needs by translating them into a set of quantitatively or qualitatively established norms regarding product characteristics to ensure the possibility of its verification when used as intended;

- consumer property of the product: a property that determines its usefulness and ability to satisfy the needs of consumers and is manifested in the process of consumption;

- consumer indicator of product quality: a quantitative characteristic of one or more consumer properties of the product, which is considered in accordance with the conditions of its consumption.

The main significance of these formulations lies in the obligation of their unambiguous interpretation by all subjects of product quality research, including military products.

The study of numerical values of indicators (characteristics) and the level of product quality is one of the most fundamental components of the system of special knowledge and one of the most responsible functions of forensic experts in expert specialty 12.1 "Determining the value of machines, equipment, raw materials and consumer goods" [20].

Such research is carried out by instrumental and organoleptic methods [19, 21].

The instrumental (laboratory) method of determining product quality indicators is carried out with the help of special devices, equipment, etc., which make it possible to unambiguously establish the numerical values of indicators (characteristics) and the level of product quality. Therefore, this method is considered the most objective.

In the modern practice of forensic expert activity, laboratory methods of research are exclusively the only or basic ones in the activity of specialists of almost all expert specialties. Therefore, in recent years, the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine has paid considerable attention to the theoretical justification of the use of laboratory research methods in the activities of forensic experts of expert specialty 12.1 [22, 23].

This justification is based on the example of footwear products, which, on the one hand, are a long-term object of research by individual authors [24], and on the other hand, are an integral part of tactical clothing [16, 17].

The above convincingly proves and allows us to unequivocally affirm the existence of an extremely urgent need and the possibility of using the special

knowledge of forensic experts of expert specialty 12.1 to create a separate direction of the formation of the state security of Ukraine through the use of special knowledge - laboratory methods of research of the general level of the quality of a specific product of tactical clothing and the level its main consumer properties (properties that satisfy the needs of the consumer - a soldier of the Armed Forces of Ukraine).

There are all objective and subjective reasons for the implementation of the indicated line of activity in the study of footwear as a component of tactical clothing. Among the objective grounds for effective functioning and prospects for the development of a new direction in the formation of state security of Ukraine, the following are especially important.

First of all, it is the rich experience of the expert activities of domestic and foreign subjects of judicial expert activity and the availability of experienced specialists and potential opportunities for training the necessary specialists in well-known domestic institutions of higher education in Ukraine and abroad. For decades these institutions have fruitfully cooperated with colleagues in the European Union and successfully adopted the experience of using modern methods of the world laboratory research [25, 26].

The second important reason is the state and positive features of the development of regulatory support for the process of laboratory research of the quality level of footwear in Ukraine.

More than 50 years ago, precisely in Ukraine, the fundamental theoretical-methodological and basic practical components of the system of laboratory methods of footwear research and the corresponding research methods were created, because the developers of most of the research methods in force at that time and those that are still in force today were scientists of the Ukrainian Scientific Research Institute of the Leather and Shoe Industry (USRILSI) [27].

But over the past decades, certain provisions and practical aspects of this direction of research activity have become morally obsolete [22]. Therefore, our country has taken significant concrete practical steps to eliminate this shortcoming. In particular, in accordance with paragraph 2 of the second part of Article 11 of the Law

of Ukraine "On Standardization", the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 26.11.2014 N 1163 "On the definition of a state enterprise that performs the functions of a national standardization body" and on the implementation of the National Standardization Work Program - State the enterprise "Ukrainian Research and Training Center for Problems of Standardization, Certification and Quality" adopted 30 State Standards of Ukraine only in 2020. They relate to the methods of researching the main indicators of consumer properties of shoes, such as vapor permeability and water absorption of the upper of the shoe and the lining; resistance to abrasion of the top of shoes, lining and insoles; resistance to repeated bending; resistance of insoles to delamination, resistance to sweat of main insoles, linings and insert insoles, etc. [28].

The main positive feature of these documents is their harmonization with the relevant international standards (ISO), which are valid in economically developed countries, as well as their novelty (adopted in Ukraine for the first time). Practically, this means that the study of footwear, which is a component of military products, will be carried out using the same methods and the same laboratory equipment as in the countries of, for example, the European Union, and the results of such study will be absolutely comparable with similar data obtained in other laboratories of the world. In turn, this will allow, for example, objectively (on the basis of digital data) compare any samples of footwear similar in purpose, conditions of use, etc.

In addition, the application of laboratory research methods will contribute to the establishment of objective ratings of manufacturers (suppliers) of military products according to the level of their consumer properties and their progressive development in the conditions of competition on the domestic and foreign markets [29].

In this aspect, the considered problem is related to the tender purchase of tactical clothing, since the only criterion for the purchase of these products for military purposes should not be the lowest price (cost), but rather the level of quality expressed in specific digital values of indicators of consumer properties.

The prospects for the development of the proposed new direction of research also fully concern food products, in particular, long-term storage (for example, food rations for servicemen of the Armed Forces of Ukraine and other military formations,

sets of field products, daily field sets of products, etc.), since the true actual quality level of this component products for military purposes can be objectively established only by laboratory research methods [30].

So, the above justifies the expediency of expanding the spheres of use of laboratory methods of research of objects of forensic examination at the expense of researching the level of quality of products for military purposes. On the example of the areas of research carried out by forensic experts of expert specialty 12.1 "Determining the value of machines, equipment, raw materials and consumer goods" and the analysis of the tasks that these experts are called to perform, the necessity of using laboratory research methods in the forensic commodity examination to study the level of quality of a component part of modern tactical clothing - military footwear - has been proven. It is expedient to use the obtained results in planning the development of areas of practical activity of domestic state specialized institutions of forensic examination.

Another relevant direction of scientific research aimed at solving modern problems of forensic expert activity is the search for scientifically substantiated sources of solutions to these problems [31].

One of the tasks of the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs, stipulated by the relevant Regulation [32], is "organization and provision in accordance with the legislation of scientific research activities, implementation of its results." In turn, one of the results of scientific activity is scientific publications (Table 1).

Table 1

Data on scientific publications of employees of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine

№ ¹⁾	The nature of the publication		Numb. of author.	Place of publications		№ ¹⁾	The nature of the publication		Numb. of author.	Place of publications	
	app	prof		ukr	abr		app	prof		ukr	abr
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2022 year						39		+	4	+	
1	+		4	+		40	+		4	+	
2	+		1	+		41	+		4	+	
3	+		3		+	42	+		3	+	
4	+		1		+	43	+		1	+	
5	+		3	+		Σ	36	7	-	37	6

Continuation of table 1

6	+		3	+		2023 year					
7	+		1		+	1	+		1	+	
8		+	1	+		2		+	1		+
9	+		5	+		3		+	3	+	
10		+	5	+		4	+		2	+	
11	+		4	+		5	+		2	+	
12	+		4	+		6	+		2	+	
13	+		1	+		7	+		2	+	
14	+		1	+		8	+		2	+	
15	+		1	+		9	+		2		+
16	+		1	+		10		+	6		+
17	+		2	+		11		+	4	+	
18		+	5	+		12	+		1	+	
19	+		1	+		13	+		4	+	
20	+		1	+		14	+		1	+	
21	+		4	+		15		+	1	+	
22	+		3	+		16	+		1	+	
23		+	1	+		17	+		1	+	
24		+	6		+	18	+		2		+
25	+		3	+		19		+	1	+	
26	+		1		+	20	+		2	+	
27	+		2	+		21	+		1	+	
28	+		3	+		22	+		1	+	
29	+		3	+		23	+		1	+	
30	+		3	+		24	+		1	+	
31	+		3	+		25	+		1	+	
32	+		1	+		26	+		1	+	
33	+		3	+		27	+		3	+	
34	+		3	+		28	+		1	+	
35	+		1	+		29	+		3	+	
36	+		1	+		30	+		1		+
37	+		2	+		Σ	24	6	-	25	5
38		+	1		+						

In the table 1, the following notations are accepted:

¹⁾ Serial number in the Archive of scientific works (Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine - Scientific activity - Archive of scientific works) for the corresponding year on the official website of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. URL: Scientific activity Archives of scientific works <http://ndekc.lviv.ua/naukrob.html>;

app – publication of an approbation nature (conference materials, a collection of theses of reports, etc.);

prof – publication in a professional publication;

Numb. of author. – the number of authors of the publication;

ukr – published in Ukraine;

abr – published abroad.

Despite the difficulties of recent years, employees of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine find opportunities to publish their scientific works. In order to popularize these publications and provide an opportunity for all those who want to get acquainted with this scientific work outside its borders, the page "Archive of scientific works" has been created on the official website of the Center in the "Scientific activity" section [33]. On this page, there is a bibliographic description of each published scientific publication and the opportunity to familiarize yourself with its full text, as well as with the collection of materials (the corresponding number of the periodical, the collection of theses of reports, etc.) in which this publication was published.

Since the scientific publications of the employees of the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs have been a source of gaining experience and solving problems of forensic expert activity for many years [34], the quantitative (Table 1) and qualitative analysis of the relevant creative output of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine employees is of general scientific and practical interest.

Quantitative analysis of scientific publications of employees of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine in 2022-2023 indicates a significant preponderance of works of an approbation nature, the share of which is 83.3% and 80%, respectively. Such scientific publications, as a rule, are small in volume (most often 2-5 pages) and do not require compliance with the rather complex requirements inherent in fundamental periodicals, for example [35]. In addition, the main objective reasons for the predominance of works of an approbation nature are:

- a significant number of scientific and scientific-practical events in which the Center's employees are offered or recommended to participate by the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine (for example, only the Kirovohrad Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine annually holds 4 meetings of a permanent international scientific -practical conference [36]);

- a significant number of scientific and scientific-practical events in which employees of Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine participate at the invitation of educational institutions, specialized institutions, personal colleagues working with of Ukraine and from abroad, except for those proposed or recommended by the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine;

- a full-scale war in Ukraine as an event that has an extremely negative impact on the creativity of scientists;

- the main professional activity of each employee of the Expert Service of Ukraine, which during the war significantly intensified, increased in volume, etc.

Regardless of the above, at least two positive trends in the structure of the scientific development of employees of Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine are clearly observed (Table 1): in 2023, compared to the previous year, the shares of publications in professional publications increased (20.0% in 2023 against 16.7% in 2022) and publications abroad (16.7% in 2023 against 13.9% in 2022).

Publications in professional publications indicate in-depth study of scientific material and fundamental presentation of research results. It is very positive that they are based on the results of actual forensic examinations [37] and are a detailed example of solving specific factual problems that caused the appointment of these examinations.

Publications abroad indicate a desire to share experience with foreign partners, show our achievements to colleagues from other countries and encourage them to exchange experience. In addition, scientific publications by employees of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine in foreign publications contribute to the growth of the image of the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine outside our country.

Qualitative analysis of scientific publications (by areas of forensic expert activity, expert specialties, form and content of published materials, used information sources, etc.) is a separate fundamental analytical scientific research that requires considerable time and have significant volumes. Therefore, this article does not

conduct a qualitative analysis of the scientific publications of the employees of the Lviv Scientific Research Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine.

Therefore, scientific publications of employees of forensic expert institutions are a source of gaining experience and solving problems of forensic expert activity and contribute to the growth of the image of the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs in Ukraine and abroad. Quantitative and qualitative analysis of these publications allows the management of forensic institutions to assess objectively the state of scientific activity and develop scientifically based prospects for development.

SECTION 4. INTERNATIONAL LAW

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.4.1

4.1 Сучасні виклики та перспективи розвитку морського права

Морські та водні ресурси для кожної держави відіграють економічно-стратегічне значення, оскільки слугують транспортним сполученням, зміцнюють торговельні зв'язки між країнами, сприяють туристичному бізнесу і риболовству, дозволяють отримати інші корисні блага та можливості.

Відносини, які виникають у сфері морського мореплавства регулюються морським правом. Попри давнину виникнення поняття морське право, єдиного визначення щодо цієї правової категорії серед науковців не вироблено досі. Так, О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна характеризують морське право як:

1) Компактну сукупність норм, якими врегульовано відносини в галузі морської діяльності, вказуючи на їх поділ науковцями на такі галузі як:

- а) національне морське право;
- б) міжнародне морське публічне право;
- в) міжнародне морське приватне право.

Складовими міжнародного публічного морського права є договори, угоди, укладені між державами, та звичаї, що регулюють морські відносини. Приватне міжнародне морське право, з іншого боку, складається з національних законів, міжнародних конвенцій та звичаєвих норм і регулює майнові та особисті немайнові відносини, що виникають у процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом.

2) Комплексну галузь права, яка включає:

- а) норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільно-процесуального, кримінального та міжнародного права;
- б) різні технічні норми, що стосуються безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища та інших морських питань [38, с. 10].

Своєю чергою, О.С. Адамова аналізуючи наукові напрацювання різних науковців вказує на те, що морське право:

а) є складним юридичним феноменом, правова природа якого у вітчизняній літературі залишається малодослідженою;

б) загалом його можна визначити як сукупність принципів і норм, що становлять правовий режим морського простору і регулюють відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світового океану та морського дна;

в) складається із: національного (внутрішньодержавного); міжнародного морського права як сукупності категорій і норм, якими врегульовано правовідносини держав з іншими суб'єктами міжнародного права, що впливають із використання моря, океану та морського права;

г) складається із норм внутрішньодержавного, міжнародного публічного, міжнародного приватного права [39, с. 205].

Таким чином, морське право є сукупністю правових норм національного та міжнародного рівня, які регулюють суспільні відносини у сфері безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, похідних питань судноплавства.

По-перше, слід зазначити, що на стан морського права впливає вектор обраної національної морської політики. Так, на думку О.О. Щипцова, реалізація національної морської політики відбувається за такими напрямками: управління морською діяльністю; забезпечення безпеки морської діяльності, включаючи економічне, кадрове та інформаційне забезпечення і безпеку торговельних суден; пошук і рятування на морі; захист і збереження морського середовища; боротьба з актами насильства на морі [40, с. 1].

Полеміка щодо визначення викликів сучасного морського права та шляхів їх можливого врахування, зводиться до таких аспектів:

1) забезпечення безпеки мореплавства;

2) формування геополітики;

3) дія воєнного стану;

4) глобалізація та науково-технічний прогрес тощо. Проаналізуємо їх детальніше.

Щодо забезпечення безпеки мореплавства, то на національному рівні воно забезпечується положеннями: Конституції України [41], Кодексу торговельного мореплавання України [42], Наказів Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» [43], «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» [44] тощо.

Основоположним нормативно-правовим актом, що визначає елементи механізму дотримання режиму законності у сфері безпеки на морському транспорті є Конституція України. Стаття 3 Конституції України визнає людину, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю в Україні. Згідно зі статтею 17, захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями держави, справою всього Українського народу [41].

Стаття 62 Кодексу торговельного мореплавства України («Обов'язки капітана судна у разі воєнної небезпеки, піратства або небезпеки захоплення») визначає, що у разі воєнної небезпеки або піратства капітан зобов'язаний вжити всіх необхідних і можливих заходів для рятування екіпажу і запобігання захопленню судна, документів, вантажу та інших цінностей. Стаття 63 Кодексу («Право капітана на володіння вогнепальною зброєю») також передбачає, що капітан має право володіти та в обмежених межах застосовувати професійну вогнепальну зброю для забезпечення своєї особистої безпеки, а також безпеки людей і майна на борту судна в порядку, встановленому чинним законодавством України [42]. Однак необхідно відзначити, що є незрозумілим, яким чином капітан судна в сьгоднішніх реаліях самостійно, маючи тільки табельну вогнепальну зброю, зможе реалізувати зазначені в КТМ України норми.

Незважаючи на наявність універсального міжнародно-правового визначення піратства та визнання необхідності узгоджених зусиль для боротьби з цим явищем, національні законодавства продовжують займати різні позиції щодо

покарання за це правопорушення, що призводить до відсутності реальних механізмів швидкого реагування на піратство.

Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» визначає порядок організації роботи з попередження аварійності на морському і річковому транспорті, завдання, функції, організацію, мету і завдання системи управління безпекою судноплавства та форму контролю за виконанням заходів з безпеки судноплавства. Завдання системи управління безпекою судноплавства:

- захист людей (захист життя, здоров'я, майна та права користування територіальними водами, внутрішніми водами та іншими водами загального користування для роботи, відпочинку, спорту та використання водних ресурсів (у тому числі судноплавства));
- охорона довкілля (захист від негативного впливу судноплавства);
- судна (стан суден, умови судноплавства, присутність людей на борту);
- водні шляхи (придатність до використання, умови судноплавства);
- берегові об'єкти (відповідність стандартам безпеки, готовність та надійність) [42].

Основною метою системи управління безпекою на морському та річковому транспорті є забезпечення безпечної експлуатації морського та річкового транспорту та запобігання аварійним ситуаціям. Ця мета досягається шляхом виконання наступних завдань:

- безпечна експлуатація суден, безпека судового персоналу та пасажирів, збереження вантажів та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища суднами;
- забезпечення сприятливого стану судових шляхів, експлуатації берегових споруд та безпеки берегового персоналу;
- забезпечення пошуку і рятування людей і суден на морі, ліквідація небезпечного забруднення морського середовища.

Суб'єктами державного регулювання, спрямованого на запобігання та припинення протиправних діянь на морському транспорті, є держава в особі державних органів, наукових установ, політичних партій та громадських організацій, залучених до цього процесу. Загалом, діяльність, спрямована на стримування актів морського тероризму, є невіддільна (частина/ознака) частиною забезпечення верховенства права в державному секторі. При цьому загально визнано, що розрізняють систему суб'єктів запобігання та припинення морської злочинності, елементами якої є:

1) визначення основних напрямів державної політики у цій сфері, розробка та забезпечення прийняття нормативно-правових актів, розподіл завдань між адміністративними органами, координація їх діяльності та забезпечення ефективної реалізації державної антитерористичної політики адміністративними органами, що здійснюють запобігання міжнародним злочинам, вчиненим на морі, та забезпечують їх ефективну реалізацію;

2) організації, що сприяють запобіганню та припиненню актів піратства та морського тероризму через інформаційні, координаційні та правові зв'язки (наприклад, Державна адміністрація з питань боротьби з піратством і морським тероризмом).

Якщо коротко, то вона являє собою інституційну систему суб'єктів запобігання та припинення актів морського бандитизму та морського тероризму і має такі характеристики: цілісність та єдність у взаємозв'язку із зовнішнім середовищем та зовнішньою системою; наявність загальних цілей системи (цільових груп); наявність компонентів системи (підсистем та елементів) та їх складових зв'язків між компонентами; наявність складної системи функцій, що є результатом дії системи та її компонентів для досягнення цілей системи; наявність структури системи як способу з'єднання та взаємодії компонентів; наявність ієрархічної структури системи; являє собою інституційну систему суб'єктів запобігання та припинення актів морського піратства та морського тероризму.

Реалізацію державної політики у сфері боротьби з піратством та тероризмом на морі на разі забезпечують Рада національної безпеки та оборони, Служба безпеки України, Міністерство закордонних справ, Міністерство інфраструктури та інші державні органи. Відповідно до тенденції розвитку публічного адміністрування, адміністративна організація – це державний орган, уповноважений законом здійснювати публічне адміністрування, тобто здійснювати адміністративно-управлінську діяльність.

Окремо необхідно зупинитись на повноваженнях Президента України у сфері забезпечення безпеки на морському транспорті та боротьбі з морським тероризмом. Згідно з Конституцією, Президент України є главою держави та, відповідно до статті 102, виконує такі основні функції:

- 1) Президент України є главою держави та виступає від імені держави;
- 2) Президент України є гарантом додержання державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина;
- 3) Президент України є гарантом реалізації стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору (НАТО) [41].

Основними повноваженнями Президента України є:

- 1) забезпечення національної незалежності, національної безпеки та національної спадкоємності;
- 2) представництво держави у міжнародних відносинах, управління дипломатичною діяльністю держави, ведення переговорів і укладення міжнародних договорів України;
- 3) Президент України є Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України та несе відповідальність перед Верховною Радою України за призначення Міністра оборони України та Міністра закордонних справ України. Крім того, Президент України є Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України та відповідає перед Верховною Радою України за призначення Міністра оборони України та Міністра закордонних справ України. Крім того, відповідно

до статті 107 Конституції України. Він також очолює Раду національної безпеки та оборони, яка є координаційним органом з питань національної безпеки та оборони відповідно до статті 107 Конституції України.

Кабінет Міністрів України, Кабінет Міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві органи виконавчої влади мають бути визнані органами державної виконавчої влади із загальними повноваженнями. У рамках своєї компетенції вказані суб'єкти здійснюють співробітництво з міжнародними морськими організаціями для вироблення заходів боротьби з морською злочинністю, координують діяльність із захисту українських громадян, котрі зазнали незаконного захоплення й утримання в полоні. Найбільш яскравими прикладами співробітництва органів державної влади для звільнення українських моряків, що перебувають у полоні, можна вважати ситуацію із захопленням судна «Панагія» з 22 українцями на борту, а також судна «Фаїна» із 17 громадянами України у складі екіпажу.

Вищим органом виконавчої влади є Кабінет Міністрів України. Діяльність цього адміністративного органу регулюється спеціальним законом — Законом України «Про Кабінет Міністрів України» [46] та Конституцією України, яка містить загальні положення щодо функціонування органів державної влади. Конституційні положення, що регулюють діяльність Кабінету Міністрів України, є наступними: визнання Кабінету Міністрів України вищим органом у системі органів виконавчої влади (стаття 113); повноваження щодо утворення, реорганізації та ліквідації міністерств та інших центральних органів виконавчої влади (стаття 116); скасування актів (стаття 118) [41].

Відповідно до статті 2 Закону «Про Кабінет Міністрів України» [45], одним з основних завдань Кабінету Міністрів України є здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки, громадської безпеки, боротьби зі злочинністю та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій в Україні. Стаття 20 визначає основні повноваження Кабінету Міністрів України у сфері національної безпеки і оборони:

- 1) вжиття заходів щодо захисту та оборони кордонів і території України;

2) вжиття заходів щодо зміцнення національної безпеки України;

3) вжиття заходів щодо забезпечення боєздатності Збройних Сил України;

4) здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності України та оснащення Збройних Сил України та інших утворених відповідно до закону військових формувань;

5) розв'язання питань, пов'язаних з участю українських військовослужбовців у міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки;

6) Збройні Сили України визначають пріоритетні напрямки розвитку Збройних Сил України. Ці положення відповідають загальним принципам безпеки на морському транспорті та боротьби з піратством.

Особливості здійснення державного контролю в портах з метою забезпечення безпеки на морі та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища визначені Наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил управління суднами з метою забезпечення безпеки мореплавства» [44]. З метою забезпечення безпеки на морі та запобігання забрудненню з суден усі судна, що заходять у порти України, підлягають обов'язковому контролю з боку інспекторів портової адміністрації. Вище зазначені нормативно-правові акти розрізняють такі види контролю залежно від організації, що його здійснює:

1) контроль суден адміністрацією морського порту;

2) контроль державою порту (контроль іноземних суден);

3) контроль державою прапора (контроль українських суден Морською адміністрацією та Національним агентством рибного господарства України);

4) спеціальний контроль риболовних суден під прапором України, що виходять у закордонне плавання або виключну (морську) економічну зону.

Україна має ефективний орган для забезпечення безпеки судноплавства. Стаття 2 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» [45] визначає, що Кабінет Міністрів України є вищим органом у системі органів виконавчої влади, одним із завдань якого є здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України, охорони громадського порядку, боротьби зі

злочинністю та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій У ньому зазначено. Як зазначено у статті 20, основними повноваженнями Кабінету Міністрів України у сфері національної безпеки і оборони є:

- вжиття заходів щодо захисту та охорони кордонів і території України;
- вжиття заходів щодо зміцнення національної безпеки України;
- вжиття заходів щодо забезпечення боєздатності Збройних Сил України;
- здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності України, оснащення Збройних Сил України та інших утворених відповідно до закону військових формувань;
- розв'язання питань, пов'язаних з участю українських військовослужбовців у міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку оборонно-промислового комплексу.

Правові засади діяльності центральних органів державного управління у сфері морської безпеки встановлює Закон України «Про центральні органи державного управління» [46], відповідно до статті 6 якого до центральних органів державного управління належать міністерства, агентства, служби та наглядові органи. Міністерства – це центральні органи виконавчої влади, які забезпечують формування та реалізують державну політику в одній чи декількох сферах (в контексті цього дослідження – боротьба з піратством) відповідно до рішень Кабінету Міністрів України. Як зазначено в Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України», Мінінфраструктури відповідає за формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту; державного нагляду на автомобільному транспорті загального користування; безпеки на міському електричному, залізничному, морському і річковому транспорті (управління рухом автомобільного транспорту загального користування, міського електричного і річкового транспорту); формування та реалізація державної політики у сфері автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту; державний нагляд у сфері безпеки дорожнього руху;

безпеки на міському електричному, залізничному, морському і річковому транспорті (управління рухом автомобільного [47]).

Діяльність Агентства регулюється «Положенням Кабінету Міністрів України про Державну службу України з питань морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства» [48]. Відповідно до Положення, Державне агентство морського, внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Морське агентство) є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, внутрішнього водного транспорту, судноплавства, судноремонту та безпеки мореплавства на морському і річковому транспорті.

Частково безпека морського транспорту регулюється Законом України «Про органи безпеки України» [49]. Служба безпеки України є державним органом спеціального призначення з правоохоронними функціями, на який покладається захист національної безпеки України, зокрема державного суверенітету, конституційного ладу, територіальної цілісності, економічної, науково-технічної і оборонної сфер, захист обороноздатності України від розвідувально-підривної діяльності іноземних держав, посягань з боку окремих юридичних та фізичних осіб, охорона державної таємниці і має повноваження захищати її потенціал, законні інтереси держави та права її громадян.

До основних обов'язків Служби безпеки України у сфері безпеки на морському транспорті належать виявлення, припинення та розкриття злочинів проти миру та безпеки людства, тероризму, корупції, організованої злочинної діяльності у сфері управління, економіки та транспорту, а також інших протиправних діянь, які безпосередньо створюють загрозу життєво важливим інтересам України.

Важливе значення мають також законодавчі положення щодо законності дій у сфері морської безпеки. З цією метою у статтях 61 та 62 Конституції України закладено правові засади застосування цивільно-правової відповідальності. Відповідно до них, людина вважається невинуватою у скоєнні злочину і не може

бути піддана кримінальному покаранню доти, доки її вину не буде доведено та підтверджено обвинувальним вироком відповідно до закону [41].

Слід звернути увагу на Кримінальний кодекс України. Стаття 446 визначає цей злочин як «напад на судно на морі або річці з метою заволодіння чужим майном шляхом насильства або погрози його застосування». Цей злочин карається позбавленням волі на строк від 5 до 12 років. Якщо піратський напад є повторним або призвів до загибелі людей чи інших тяжких наслідків, передбачено покарання у вигляді позбавлення волі на строк від восьми до 15 років з конфіскацією майна [50].

Визначення піратства, дане в Кримінальному кодексі України, буде вважатися таким, навіть якщо вчинено акт морського розбою. Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року, піратським нападом це діяння може бути визнано лише в разі вчинення його у відкритому морі або в будь-якому місці поза юрисдикцією будь-якої держави, що потягне за собою здійснення універсальної юрисдикції. Ми вважаємо, що диспозиція ст. 446 КК України викладена некоректно й було б доцільно викласти її в редакції ст. 101 Конвенції ООН з морського права.

В українському законодавстві регламентовані й окремі прояви морського тероризму.

Відповідно до Закону України від 21 вересня 2006 року [51], встановлена кримінальна відповідальність за: викрадення й захоплення морського або річкового судна (ст. 272 КК України); блокування транспортних комунікацій (ст. 273 КК України) і примушення працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 274 КК України) Окремі протиправні прояви тероризму можуть бути кваліфіковані як особливо небезпечні або інші злочини проти держави: насильницький вплив на осіб, що перебувають на судні, зі створенням загрози безпеці судноплавства за певних умов може вважатися належним до посягання на життя державного діяча або представника іноземної держави (ст. 57, 58 КК України); перешкоди до експлуатації навігаційного

обладнання – до порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту (ч. 2 ст. 77 КК України).

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» у грудні 2020 року призвело до суттєвих змін у розумінні адміністративних правопорушень на внутрішньому водному транспорті. А саме, у складі правопорушень на внутрішньому водному транспорті стало простіше використовувати схожі категорії для їх визначення. Крім того, важливе значення для визначення адміністративної відповідальності за протиправні діяння на внутрішньому водному транспорті мають положення статті 74 цього ж регуляторного закону, яка передбачає адміністративні стягнення та економічні штрафи за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт. Такі штрафи можуть накладатися, наприклад, за відсутність дійсних судових документів, за стан судна або судових механізмів і обладнання, що не відповідає вимогам безпеки, встановленим для судноплавства, за не реєстрацію в установленому порядку, за не підключення або несправність пристроїв автоматичної ідентифікації судна або за внесення в такі пристрої недостовірних даних. Закон передбачає відповідальність за вихід суден у плавання внутрішніми водними шляхами без надання інформації в установленому порядку, також передбачено застосування адміністративно-господарських санкцій до судновласників – як фізичних, так і юридичних осіб; хоча КУпАП встановлює процедуру розгляду справ про адміністративні правопорушення, законодавець також встановив процедуру накладення адміністративно-господарських санкцій [53].

На теперішній час, більшість складів адміністративних проступків сконструйовані таким чином, що охоплюють як морський, так і внутрішній водний транспорт (наприклад, ст. 114 КУпАП, що стосується порушення правил безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті).

Таким чином, характеристика правопорушень на морському та внутрішньому водному транспорті може здійснюватися одночасно, а відмінності, якщо такі є, вказуються.

Дослідження складу адміністративних проступків на морському транспорті, свідчать, що Кодексом України про адміністративні правопорушення використано підхід переважного об'єднання проступків на морському транспорті та внутрішньому водному транспорті в межах однієї статті. Виключенням будуть положення ст. 1181 КУпАП «Недопуск на судна внутрішнього водного плавання посадових осіб, уповноважених на проведення перевірок суден», що може вчинятися виключно стосовно внутрішнього водного транспорту [53].

Характеризуючи видовий об'єкт адміністративних проступків цієї групи як суспільні відносини у сфері експлуатації морського та внутрішнього водного транспорту, доцільно насамперед розкрити зміст понять: «морський транспорт», «річковий транспорт», «внутрішній водний транспорт». Законом України «Про транспорт» не розкрито їх зміст, але надано низку притаманних їм ознак. Так, відповідно до ст. 24 указаного Закону, склад морського транспорту сформовано з: підприємств морського транспорту, портів, суден, судноремонтних заводів, морських шляхів сполучення, а також підприємств зв'язку, промислових, торговельних та інших підприємств, установ та організацій, що забезпечують роботу морського транспорту [54]. Що стосується «річкового транспорту», то зазначимо, що КУпАП після грудня 2020 р. апелює поняттям «внутрішній водний транспорт». Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», внутрішній водний транспорт – це судна, організації та підприємства, що забезпечують і здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти переважно внутрішніми водними шляхами [55]. Для цілей доктринального опрацювання адміністративно-деліктного забезпечення правомірної поведінки на морському та внутрішньому водному транспорті, коли вони продукують ідентичні ознаки будемо цей транспорт позначати як водний транспорт.

Щодо спеціальних суб'єктів адміністративних проступків на водному транспорті, то до них відноситимуться, крім судноводіїв, інші члени екіпажу. Згідно з Кодексом торговельного мореплавства, екіпаж судна складається з:

капітана, осіб командного складу (помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман) і суднової команди [42]. Саме вказані особи мають за обов'язок створити умови для безпечного перевезення пасажирів та вантажу, згідно з Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті [43].

Для ефективної боротьби з морською злочинністю слід активніше розвивати двосторонні та багатосторонні договірні процеси, пріоритетними напрямками такої співпраці є залучення національних військово-морських сил для припинення незаконних нападів на судна та розвиток міжнародної системи кримінального переслідування злочинців.

На сучасному етапі світовий досвід боротьби з незаконними захопленнями морських суден указує на те, що найчастіше історії з утриманням заручників завершуються виплатою викупу або виконанням вимог загарбників, тобто морські розбійники в більшості випадків у повному обсязі реалізують свій злочинний задум. Хочеться, однак, сподіватися, що світовому співтовариству в особі всіх перерахованих структур, органів і організацій вдасться знайти єдине ефективне вирішення для викорінювання морської злочинності як явища. Боротьба з піратством, яка ведеться державами з давніх часів до наших днів, може бути ефективною лише тоді, коли вона здійснюється безперервно, повсюди, на основі міжнародного співробітництва і в рамках плану. Будь-який відступ від принципів універсального міжнародного співробітництва у боротьбі з піратством та іншими незаконними актами, спрямованими проти міжнародного судноплавства, призводить до відродження і поширення піратства.

Трансформація національного законодавства України відповідно до міжнародних стандартів щодо боротьби з морським піратством є складним та тривалим процесом. Зазвичай, на практиці запровадження окремих норм в Україні здійснюється без офіційного приєднання до відповідних міжнародних конвенцій, прийнятих Міжнародною морською організацією.

Вказана організація надає допомогу державам, які прагнуть розробити власні національні або регіональні заходи щодо подолання загрози піратства, збройного

пограбування суден та іншої незаконної морської діяльності, коли це вимагається. Яскравим прикладом останнього є Кодекс поведінки щодо репресій піратства та збройного пограбування суден у Західній частині Індійського океану та Аденської затоки (Кодекс поведінки Джибуті), погоджений між країнами на заході Індійського океану та навколо нього, а також кодекс поведінки в відношенні припинення піратства, збройного розбою проти суден, а також незаконної морської діяльності в західній і центральній Африці у Гвінейської затоки регіоні Західної Африки [56]. Також, Міжнародною морською організацією прийняті численні конвенції, прикладом яких може слугувати Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) [57].

Складність послідовності дій з імплементації зумовлена низкою факторів, серед яких відсутність процедур та механізмів примусового виконання, що регулюють реалізацію чинного законодавства або його окремих частин, невідповідність великої кількості національних правових норм міжнародним стандартам, відсутність конкретних моментів, коли міжнародно-правові норми стають частиною законодавства, функціонування міжнародних договорів та обов'язковість їх виконання тощо. Відсутність обов'язкової правової позиції зумовлена низкою факторів, у тому числі ігноруванням певних правових позицій.

Як вже було встановлено, основною метою імплементації норм міжнародного права, що знаходять вияв в міжнародних договорах, у національне законодавство є удосконалення чинного законодавства відповідно до чинних міжнародних зобов'язань та стандартів. Вказане сприяє реалізації міжнародно-правових норм та підвищенню якісної ознаки чинного законодавства, від чого залежить обрання окремої форми національної імплементації. Враховуючи те, що нині на законодавчому рівні не визначені чіткі форми та способи імплементації та механізм її реалізації, трансформація національного законодавства проходить повільно, що сприяє затягуванню процесу входження норми міжнародного права і перетворенню її на внутрішньонаціональну.

Незалежно від визначених теорією способів, методів та форм імплементації, на державу завжди покладається обов'язок виконання правових зобов'язань, визначених міжнародними договорами. Беручи за основу зазначені положення, досить необхідним надалі є розроблення і конкретизація процесу входження, тлумачення та застосування норм міжнародного права в спосіб, щоб дана процедура імплементації відповідала основним принципам міжнародного права, визнаними суб'єктами міжнародного права.

Уявляється доцільним переглянути КТМ України на предмет його змін, а саме слід зобов'язати судовласників виключно на договірних підставах залучати до охорони українських суден представників державних органів, які мають спеціально підготовлені для цього підрозділи. Зокрема, це можна розглядати в рамках сприяння з боку Служби безпеки України працівникам Служби загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України у виконанні покладених на неї обов'язків. Це можливо здійснювати в рамках супроводу й охорони суден з цінним вантажем і суден, які рухаються в райони, де випадки морського піратства й тероризму найпоширеніші, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавання» від 16 травня 1992 року № 250 [43]. Очевидно, що це питання вимагає ретельного аналізу й внесення відповідних змін у чинне законодавство України.

Існують прогалини й у законодавчих актах України, які регламентують діяльність крюїнгових компаній на території України. Отже, обґрунтованим буде введення норм, які передбачають, що громадянин України не може бути найнятий на роботу на судно, судовласником якого є іноземна компанія або іноземний громадянин, якщо останні не нададуть письмового зобов'язання в профільне міністерство України щодо вжиття відповідних заходів стосовно охорони життя й здоров'я моряків, у тому числі й від нападів піратів. За порушення такої обов'язкової умови на крюїнгові компанії пропонується накладати штрафні санкції й позбавляти їх ліцензії на зайняття такого роду діяльністю.

Доцільним буде на законодавчому рівні передбачити соціальну реабілітацію осіб, які постраждали від піратства; якщо буде потреба – надати зазначеним особам психологічну, медичну, правову допомогу. При цьому, як відзначає О.В. Шамара, соціальна реабілітація осіб, які постраждали від піратства, має проводитися за кошти Державного бюджету України. Порядок проведення соціальної реабілітації таких осіб уявляється необхідним чітко регламентувати відповідною Постановою Кабінету Міністрів України [58].

Наступним визначальним фактором розвитку морського права є геополітика та місце України в цій системі. Географічне положення України сприяло розвитку її транспортного потенціалу та інтеграції у світову транспортну систему, особливо як країни, здатної забезпечити найкоротші шляхи для транспортування вантажів через серце Європи [59].

Що стосується України, то згідно з офіційною довоєнною статистикою Меморандуму про взаєморозуміння між Україною та ЄС, Україна мала найвищий показник інспекції суден з метою забезпечення безпеки збоку PSC серед усіх країн-учасниць – 84%. Станом на 1 жовтня 2021 року в українських портах у 2020-2021 роках було зафіксовано щонайменше 127 інцидентів, пов'язаних з PSC. Найбільше інцидентів сталося у Чорноморському (28%), Південному (27%), Одеському (20%) та Миколаївському (12%) портах.

За результатами перевірок суден інспектори PSC виявляли недоліки, які, як правило, були пов'язані з вимогами Міжнародного кодексу з управління безпекою (ISM) та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS). Наприклад, рівень безпеки на борту судна не відповідав рівню безпеки, що вимагається відповідним портом. Крім того, інспектори PSC звертали особливу увагу на чистоту машинного відділення. У деяких випадках вони перевіряли, чи є на судні актуальні контактні дані відповідного порту і чи підписаний всіма членами екіпажу судовий план дій у разі забруднення нафтою (SOPEP) [60].

Масштабне вторгнення російської федерації в Україну поставило нові виклики морському праву в цілому, включаючи закриття українських портів,

призупинення вільного судноплавства в південно-західному регіоні Чорного моря і пере направлення вантажопотоків в українські порти на Дунаї, що вплинуло на всі сфери нашого життя.

Yasa Jupiter (під прапором Маршаллових островів), Millennial Spirit (під прапором Молдови), Namura Queen (під прапором Панами), Lord Nelson (під прапором Панами) та Banglar Samridhhi (під прапором Бангладеш). Три суховантажі – Afina та Princess Nicole (обидва під Українським прапором) та буксир «Сапфір» (під Українським прапором) – були захоплені російською стороною і примусово введені до окупованого Криму. За даними, зібраними юридичною фірмою «АНК» з відкритих джерел, з 24 лютого 2022 року по 1 квітня 2023 року в результаті бойових дій було пошкоджено 27 суден (з них 11 під Українським прапором).

Ситуація дещо покращилася з підписанням влітку 2022 року в Стамбулі «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та харчових продуктів через порти України». Так, через порти Великої Одеси (Одеський, Південний та Чорноморський) було відкрито зернові коридори, із 1 серпня 2022 року по 1 квітня 2023 року 857 суден експортували 26,2 млн тонн українського продовольства до країн Азії, Європи та Африки. Порти Одеси, Чорноморська та Южного долучилися до торгівлі зерном і отримали дозвіл на перевезення трьох груп вантажів: зерно (пшениця, ячмінь, кукурудза, соя тощо), продукти переробки (борошно, соняшникова/рапсова олія, корми для тварин тощо) та добрива, включаючи аміак. 17 листопада 2022 року було підписано «Зернову угоду», що діяла до 2023 року. Її було продовжено до 17 березня 2023 року та продовжено ще на 120 днів з 18 березня 2023 року [61].

На рівні Конституції України гарантується:

а) класифікація водних та інших природних ресурсів на території України, природних ресурсів континентального шельфу та природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, що є об'єктами права власності громадян України;

б) органи державної влади та органи місцевого самоврядування мають право в межах, передбачених цією Конституцією, здійснювати від імені громадян України такі функції щодо права власності;

в) право всіх громадян користуватися природними ресурсами, які є об'єктами права власності народу, відповідно до закону;

г) виключне регулювання використання природних ресурсів Українським народом [41].

Законом України від 3 червня 1999 року № 728-XIV [62] «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про виконання Україною Глави XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» було ратифіковано Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та взято на себе зобов'язання виконувати її положення.

Конвенція ООН з морського права справедливо визнана однією з найважливіших подій, що стосуються врегулювання спорів, пов'язаних з предметом міжнародного права. Цей елемент, який зобов'язує до мирного врегулювання спорів щодо тлумачення та застосування договорів, є важливим внеском у міжнародне право [63, с. 27].

Конвенція ООН з морського права не містить положень про захист морського середовища або заборону застосування ядерної зброї у випадку військового конфлікту. Є лише стаття 19(2), яка забороняє іноземним суднам проводити операції або навчання із застосуванням будь-якого виду зброї під час проходу через територіальні води, і стаття 25(3), яка передбачає право прибережних держав тимчасово призупиняти здійснення права мирного проходу іноземними суднами з метою проведення навчань із застосуванням зброї. Ці норми спрямовані на забезпечення національної безпеки прибережних держав, а не на захист морського середовища від забруднення та засмічення.

О.В. Толкаченко робить висновок про перевагу аналізу в рамках екологічного права з огляду на те, що об'єкти суспільних відносин, які регулюються Конвенцією ООН з морського права, мають природне походження і підлягають

«паралельному» правовому регулюванню іншими міжнародними конвенціями, які є джерелом екологічного права. Врахування екологічного виміру Конвенції ООН з морського права та особливостей нових питань екологічного права, таких як клімат та морські генетичні ресурси, сприятиме комплексному та ефективному регулюванню морської діяльності [64, с. 146, 186].

Прийняття Конвенції ООН з морського права також є результатом складного політичного процесу та тривалих переговорів на Третій Конференції ООН з морського права. Результатом стало створення Міжнародного трибуналу з морського права і, як його частини, Палати з розгляду спорів щодо морського дна.

У цьому сенсі дослідження застосування тимчасових заходів як елемента судової процедури врегулювання міжнародних спорів, що використовується міжнародними судовими органами та арбітражем, набуває все більшого значення. На думку П.І. Галімурко, поняття забезпечувальних заходів у міжнародному праві можна визнати без повного врахування особливостей міжнародного врегулювання спорів, оскільки воно запозичене з національних правових систем. Іншими словами, тимчасові заходи є ефективним засобом захисту прав держав у надзвичайних ситуаціях, які можуть час від часу виникати в міжнародних відносинах [65, с. 217].

Таким чином, національний суверенітет над морським простором, який є не від'ємною частиною державної території України, свобода судноплавства, можливості рибальства, проведення морських наукових досліджень, створення структур і, найголовніше, забезпечення відновлення морської діяльності для забезпечення національних інтересів і національної безпеки України на тимчасово окупованій території АРК. Ці питання залишаються актуальними.

Що стосується науково-технічного прогресу, то він призвів до розширення космічних досліджень, що опосередковано вплинуло на водне середовище. Наприклад, запуск і повернення ракетноносіїв спричиняє забруднення морського середовища. На міжнародному рівні така діяльність повинна регулюватися і здійснюватися таким чином, щоб вона була законною, водночас уникаючи

шкідливого забруднення від транспорту і негативного впливу на глобальне довкілля.

У цьому контексті Т.Р. Короткий дійшов висновку, що відносини, які виникають у зв'язку з розвитком космічних досліджень, потребують комплексного міжнародно-правового регулювання шляхом застосування норм міжнародного морського права, міжнародного повітряного права та міжнародного космічного права. Вплив цих подій призвів до появи нових способів використання морського простору в рамках міжнародного морського права. Це вимагає не лише застосування існуючих норм міжнародного права та їх аналізу з точки зору нових відносин, що виникають, але й створення/розвитку норм, спрямованих на заповнення прогалін, що виникають у зв'язку з реалізацією проєктів використання морського простору, пов'язаних з космічною діяльністю [66, с. 219].

Глобалізація є фактором, який, з одного боку, зближує національні правові системи, а з іншого – вимагає певної єдності правил як гарантії взаємодії між суб'єктами. Сфера морського права не є винятком. Необхідність уніфікації морського права, яке є міжнародним приватним правом, обумовлена низкою об'єктивних і суб'єктивних факторів, таких як високий рівень економічного розвитку в тій чи іншій країні (регіоні) і, відповідно, інтенсифікація міжнародних економічних відносин, географічна близькість держав, схожість звичаїв і традицій країн і т. д. Ці фактори в реальності завжди взаємопов'язані, інтерактивні і взаємозалежні. Це можна розглядати не лише як процес гармонізації правових норм, а й як процес формування спільних правових концепцій та методів [67, с. 101].

Висновки. Підсумовуючи, приходимо до висновку, що морське право є сукупністю правових норм національного та міжнародного рівня, які регулюють суспільні відносини у сфері безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, похідних питань судноплавства. Для покращення ситуації з наявними тригерами розвитку морського права, на національному рівні слід:

- 1) розробити правовий механізм захисту прав моряків; забезпечити якісну підготовку спеціалістів, які спеціалізуються на знанні морського права;
- 2) виробити систему заходів у вигляді стратегії, яку спрямовано на зростання товарообігу та перевезень, здійснюваних морським транспортом, відновлення та налагодження лінійного судноплавства в довготривалій перспективі;
- 3) провести уніфікацію правових норм, яка повинна відбуватись двома основними способами: через взаємний вплив національних правових систем та через міжнародні механізми уніфікації права.

4.2 International legal unification of norms of EU law in national legislation of Ukraine in the sphere of securing investment projects for the development and reconstruction of transport networks: history and modernity

Основною метою ЄС є створення простору без внутрішніх кордонів, на якому відбувається вільне переміщення робочої сили, товарів, послуг і капіталів. Втілення ідей щодо спільного транспортного ринку з правової точки зору проводиться шляхом видання нормативних актів щодо уніфікації правових відносин в усіх державах - членах ЄС, а також шляхом дотримання загальноєвропейських угод і конвенцій, до яких приєдналися ці країни.

Законодавча база Європейського Союзу щодо транспортної галузі складається із договорів про заснування ЄЕС та ЄС, директив, регламентів та інших нормативних актів, які приймаються інституціями ЄС. Крім безпосередньо законодавства ЄС, правовідносини його членів у сфері транспорту регулюються нормами міжнародного транспортного і митного права, що викладені у європейських конвенціях та угодах, міжнародних конвенціях та багатосторонніх угодах, розроблених під егідою Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН). Комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН розроблено понад п'ятдесят угод, конвенцій і протоколів до конвенцій у галузі транспорту, які було укладено під егідою ЄЕК ООН. Ці документи стосуються питань інфраструктури транспорту, дорожнього руху та дорожніх знаків і сигналів, дорожніх транспортних засобів, правових документів у сфері транспорту, полегшення умов перевезення, внутрішнього судноплавства, перевезення небезпечних вантажів і швидкопсувних харчових продуктів тощо. На основі нормативних документів, розроблених і прийнятих у рамках КВТ ЄЕК ООН, укладаються двосторонні угоди про міжнародне сполучення, про міжнародні перевезення вантажів і пасажирів між країнами, в яких більш детально визначаються усі питання, що відносяться до організації та здійснення цих перевезень.

Щодо регіонального рівня, то законодавство ЄС в сфері транспортної інфраструктури спрямовано, в основному, на визначення розмірів фінансової допомоги Співтовариства у розбудову інфраструктури.

Додаток до Регламенту Ради (ЄЕС) № 1108/70 від 4.06.70 р. щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту [70]¹ визначає такі статті витрат: витрати на капіталовкладення (витрати на нове будівництво, розширення, реконструкцію та поновлення); поточні витрати (витрати на підтримку та операцію); витрати на підтримку у відповідному стані поверхні доріг; інші поточні витрати; витрати на дорожню поліцію; загальні витрати.

Регламент Ради (ЄЕС) № 1107/70 від 4 червня 1970 р. «Про надання допомоги залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту» [71]² передбачає, що якщо допомога стосується інвестування у інфраструктуру, обладнання для перевантаження чи комбінованих перевезень, то вона не може перевищувати 50% від загальної кількості інвестицій. Допомога може бути також у вигляді досліджень з метою підвищення рентабельності транспортних систем та розвитку технологій.

Регламент Ради (ЄЕС) № 1889/84 від 26 червня 1984 р. про запровадження спеціальних заходів, які відносяться до транспортної інфраструктури [72]³, визначив обсяг допомоги Великій Британії у 461 млн. еку та ФРН 10 млн. еко (60% громадських витрат).

Регламент Ради (ЄЕС) № 3600/82 від 30.12.1982 р. у сфері надання обмеженої допомоги щодо транспортної інфраструктури [73]⁴ встановив, що комісія ЄЕС надає фінансову допомогу будівництву станції Домодосса в Італії,

¹ Регламент Ради 1108/70/ЄЕС від 04.06.70 щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>

² Регламент Ради 1107/70/ЄЕС від 4 червня 1970 р. про надання допомоги залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>

³ Регламент Ради 1889/84/ЄЕС від 26 червня 1984 р. про запровадження спеціальних заходів в інтересах Спільнот, які відносяться до транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>

⁴ Регламент Ради 3600/82/ЄЕС від 30.12.1982 р. щодо надання обмеженої допомоги у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>

дороги Евзоні-Волос у Греції та відлагодженню каналу між Великою Британією та Францією у розмірі 15% проект.

Регламент Ради (ЄЕС) 4059/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 р. щодо надання фінансової Підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [74]⁵ визначна 21 проект з покращення транспортної інфраструктури. Фінансова допомога не має перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Регламент Ради (ЄЕС) 4070/87 від 22.12.1987 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [75]⁶ визначив 5 підготовчих досліджень перед будівництвом проектів та 12 проектів основних транзитних маршрутів, включаючи ті, що проходять територією держав, які не є членами ЄЕС (Греція, Югославія тощо). Розміри допомоги: фінансова допомога не має перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Регламент Ради (ЄЕС) 4048/88 від 19.12. 1988 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури [76]⁷ визначив 11 проектів та ті самі розміри допомоги: фінансова допомога не повинна перевищувати 25% від загальних витрат на кожний проект та 50% на дослідження. Авансові платежі не перевищують 40% внеску Співтовариства.

Європейський Союз прийняв Директиву 2236/95 від 18 вересня 1995 р., що визначає правила надання Співтовариством фінансової допомоги у сфері Транс" європейських мереж [77]⁸. Головними її принципами є СС фінансує тільки офіційно затверджені проекти та зафіксовані на карті дороги; ЄС фінансує не

⁵ Регламент Ради 4059/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁶ Регламент Ради 4070/87/ЄЕС від 22.12.1987 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁷ Регламент Ради 4048/88/ЄЕС від 19.12.1988 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

⁸ Директива 2236/95/ЄС від 18 вересня 1995 р., що визначає правила надання Співтовариством фінансової допомоги у сфері Транс"європейських мереж. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

більше 50% вартості НДР та 10% вартості робіт; має зберігатися баланс між державними та приватними секторами фінансування, до кожного проекту повинна включатися екологічна складова; на проект повинні бути фінансові гарантії; проект повинен включати складові інших політик ЄС - екологічної, конкурентної; кожний проект оцінюється за його значимістю.

Регламент Ради (ЄС) 1655/99 від 19 липня 1999 р. про внесення змін та доповнень до Регламенту (ЄС) № 2236/95 [78]⁹ на період 2000-2006 рр. включив ряд нових позицій.

Так, верхня межа фінансування, починаючи з 2003 р., складає 20% проекту (для навігаційних систем), до 2006 р. на розвиток транс" європейської транспортної мережі буде витрачено 4600 млн. євро. 55% буде направлятися на проекти розвитку залізниць і лише 25% - на розвиток автомобільного транспорту. Передбачається залучити Європейський інвестиційний фонд. Формами допомоги є: участь Співдружності у фінансуванні досліджень проектів; субсидії на відшкодування процентних ставок на кредити Європейського Інвестиційного банку (ЄБ); внески до гарантій за кредити ЄТБ; прямі внески у пакети інвестицій; участь ризикового капіталу у межах 1% від загальної суми фінансування, після 2006 р. ця межа може бути збільшена до 2%.

Регламент (С) № 807/2004 Європейського Парламенту та Ради від 21 квітня 2004 р. щодо змін Директиви № 2236/95 [79]¹⁰, що формулює загальні правила надання фінансової допомоги в галузі розвитку транс'європейської мережі, визначає пріоритетними проектами прикордонні пункти пропуску з сусідніми країнами.

Наслідком уніфікації Україною вищезазначених норм права ЄС в цій сфері стало прийняття наступних нормативно-правових актів:

⁹ Регламент Ради 1655/99/ЄС від 19 липня 1999 р. про внесення змін та доповнень до Регламенту 2236/95/ЄС DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

¹⁰ Регламент Європейського Парламенту та Ради 807/2004/ЄС від 21 квітня 2004 р. щодо змін Директиви 2236/95/ЄС. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEL/reglament-radi-es>

1. Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг: Указ Президента України від 4 липня 1998 р. № 735/98.
2. Про затвердження типового концесійного договору та порядку переведення наданої у концесію автомобільної дороги до розряду платних: постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1998 р. № 1624.
3. Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг і Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів від 6 січня 1999 р. № 25.
4. Про порядок переведення автомобільної дороги у розряд платних: постанова Кабінету Міністрів від 31 березня 1999 р.
5. Про концесії: Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV.
6. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 14 грудня 1999 р. № 1286-XIV.
7. Про затвердження Типового концесійного договору: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 643.
8. Про реєстр концесійних договорів: постанова Кабінету Міністрів від 18 січня 2000 р. № 72.
9. Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 639.
10. Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію: постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2000 р. № 642.
11. Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації та умови їх надання: постанова Кабінету Міністрів від 13 липня 2000 р. № 1114.

12. Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 2000 р. № 1519.

13. Про затвердження Порядку проведення типового концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 2000 р. № 1520.

Загалом, слід зазначити, що в Україні створена та кожних 5 років оновлюється уніфікована нормативно-правова база щодо розвитку мережі транс'європейських міжнародних транспортних коридорів. Хронологічно це виглядає так:

1998 рік - затверджена Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 1998 по 2005 роки [80]¹¹.

2006 рік - затверджена Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки [81]¹².

2010 рік - схвалена Концепція Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011—2015 роки [82]¹³.

2016 рік - затверджена Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки [83]¹⁴.

2021 рік - затверджена Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки [84]¹⁵.

¹¹ Постанова КМУ від 20 березня 1998 р. N 346 Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Із змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 1 липня 2002 року N 878, від 4 вересня 2003 року N 1402, від 29 жовтня 2003 року N 1688, від 25 серпня 2004 року N 1118 від 3 серпня 2005 року N 710 DOI: https://www.mdoffice.com.ua/ua/0038/aMDODoc.html?p_file=84&p_page=54&context=

¹² Постанова КМУ від 12 квітня 2006 р. N 496 Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF#Text>

¹³ Розпорядження КМУ від 15 вересня 2010 р. № 1838-р Про схвалення Концепції Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011—2015 роки DOI: <https://www.kmu.gov.ua/npas/243653112>

¹⁴ Постанова КМУ від 23 серпня 2016 р. № 554 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-%D0%BF#Text>

¹⁵ Постанова КМУ від 14 квітня 2021 р. № 408 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2021-%D0%BF#Text>

Загалом, слід наголосити на тому, що в ЄС процедура надання фінансової підтримки регіонів базується на типологізації територій Європи. В рамках структурної та регіональної політики ЄС проведена класифікація адміністративних одиниць на мезо-, макро - та мікрорівні. З метою порівняння регіонів та проведення статистик в рамках Європейського Союзу офіційно прийнято визначення NUTS - номенклатура територіальних статистичних одиниць. При цьому, виходячи з принципу компліментарності, менші статистичні одиниці входять складовими частинами в більш великі: NUTS територіальні одиниці найбільш великих областей (регіонів, економічних районів): NUTS 2 - територіальні одиниці, що відповідають середній ланці адміністративно-територіального поділу країн. В середньому нас на території цих одиниць проживає , 89 млн, чоловік NUTS 3 - територіальні одиниці, що відповідають нижчій ланці адміністративно-територіального поділу країни (району). в ЄС в середньому на території цих одиниць проживає 410 тис, жителів; NUTS 4 - територіальні одиниць районів та мікрорайонів; NUTS 5 - територіальні одиниці на рівні населених пунктів.

Для кожного регіонального рівня виділені цілі розвитку, що є пріоритетами регіонально: політики та фінансуються ЄС. Європейський фонд регіонального розвитку фінансує програми розвитку найбільш відсталих та депресивних регіонів, тобто тих, що зазнали структурної перебудови. Критеріями віднесення до перших є низька інвестиційна активність, рівень безробіття вище за середній; недостатній рівень розвитку послуг; низький рівень розвитку базової інфраструктури. Критеріями внесення до депресивних регіонів є: реструктуризація промисловості, втрата традиційної діяльності в аграрних областях; проблеми у секторі рибальства. З цього фонду передбачається фінансувати транскордонне та міжрегіональне співробітництво, а також укріплення зовнішніх кордонів країн - кандидатів до вступу у ЄС.

Комісією ЄС проводяться результати факторного аналізу, що дозволяє виділити групи районів з різним рівнем регіональних проблем та головні фактори регіональних диспропорцій. В результаті визначаються два кумулятивні

фактори: рівень економічного розвитку (показник ВВП на душу населення) та характер ринку робочої сили (рівень тривалого безробіття). На їх основі був виділений індекс відносної інтенсивності регіональних проблем територій Європи. Для держав - кандидатів до вступу до ЄС існують програми PHARE, SAPARD, ISPA. В країнах Центральної та Східної Європи програма PHARE розпочалася в 1989 р., направлена на фінансування найнеобхідніших проектів розвитку інфраструктури, бізнесу, соціального розвитку. SAPARD (Special Accession Programm for Agriculture and Rural Development) - спеціальна програма для аграрного та промислового розвитку (з 2000 р.). ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) - інструментарій для структурної політики об'єднання з 2000 р. через Фонд Єднання фінансує великі проекти з екології та транспорту. Таким чином, фінансування держав-кандидатів становить 2,5 млрд. євро щороку.

SECTION 5. LABOR LAW

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.5.1

5.1 Особливості правового регулювання охорони праці на морському транспорті

Вступ. Морський транспорт, будучи однією з ключових ланок світової економіки, відіграє життєвоважливу роль у глобальній торгівлі та перевезенні вантажів. Водночас ця галузь є однією з найбільш ризикованих для працівників, де вони зіштовхуються з різноманітними фізичними, хімічними, біологічними та ергономічними небезпеками. Враховуючи специфічні умови праці на морі, включаючи тривалу ізоляцію, суворі погодні умови, роботу з важким обладнанням та потенційну небезпеку піратських атак, охорона праці стає не лише актом гуманізму, але й стратегічною необхідністю.

Розуміння ризиків, асоційованих з морськими професіями, вимагає від держав, регуляторних органів, судновласників та екіпажів спільних зусиль з мінімізації потенційних небезпек та забезпечення належних умов праці (Грибан & Негодченко, 2011). Так, основним завданням правового регулювання в цій сфері є розробка та впровадження ефективних норм і стандартів, які б забезпечували високий рівень безпеки та охорони здоров'я моряків.

В контексті глобалізації та зростання міжнародної торгівлі, важливість уніфікації правил охорони праці на міжнародному рівні стає особливо актуальною. Це зумовлено необхідністю створення однакових умов конкуренції для судновласників та забезпечення захисту моряків незалежно від прапора, під яким пливе судно. Міжнародні конвенції та стандарти слугують основою для такої уніфікації, закладаючи мінімальні вимоги, які мають бути реалізовані на національному рівні через відповідне законодавство (Fotteler, Andrioti Bygvraa, & Jensen, 2020).

При цьому, важливо враховувати, що виклики охорони праці на морському транспорті еволюціонують разом з розвитком технологій, зміною глобальних торговельних маршрутів та зростанням свідомості про необхідність захисту

довкілля. Така динаміка вимагає постійного перегляду та оновлення правових норм і стандартів, адаптації до нових викликів, які включають, серед іншого, забезпечення безпеки навігації в умовах зміни клімату, протидію піратству та нелегальній міграції, впровадження новітніх технологій для підвищення безпеки праці.

Ключовим аспектом у забезпеченні безпеки мореплавства є впровадження комплексного підходу, який включає не тільки строге дотримання правових норм, але й розвиток культури безпеки серед екіпажу, регулярне навчання та інструктажі, а також використання сучасних засобів техніки безпеки та аварійно-рятувального обладнання. Особливу увагу слід приділяти психологічному аспекту роботи моряків, забезпечуючи належну підтримку та консультування для мінімізації стресу та запобігання професійному вигоранню. Водночас розвиток міжнародного співробітництва та обміну інформацією між країнами та міжнародними організаціями відіграє вирішальну роль у стандартизації охорони праці на морському транспорті. Така взаємодія сприяє не тільки узгодженню правових норм, але й обміну кращими практиками, досвідом управління безпекою та охороною здоров'я на робочому місці (Bauer, 2007).

Враховуючи вищесказане, вступ до проблематики охорони праці на морському транспорті вимагає не лише глибокого розуміння існуючих викликів та ризиків, але й визнання потреби у постійному вдосконаленні правового регулювання, адаптації до змінюваних умов та впровадженні інноваційних підходів для забезпечення високого рівня безпеки та захисту прав працівників морського транспорту. Це, як зазначають в літературі (Mantoju, 2021), зобов'язує до співпраці всіх зацікавлених сторін - від міжнародних організацій до окремих судновласників та екіпажі в, щоб забезпечити реалізацію комплексних заходів охорони праці, що спрямовані на зменшення ризиків та покращення умов праці.

Значення цього підходу не можна недооцінювати, адже безпека та охорона здоров'я на морі безпосередньо впливають не лише на життя та здоров'я моряків, але й на ефективність морського транспорту як ключового ланцюга в глобальній логістичній системі. Вдосконалення правового регулювання в цій галузі, таким

чином, є справою високої важливості, яка вимагає постійного моніторингу, оцінки та, за необхідності, оновлення існуючих норм і правил.

Історичний розвиток міжнародного регулювання охорони праці на морі є свідченням визнання глобальною спільнотою необхідності встановлення високих стандартів безпеки та здоров'я для моряків, задля забезпечення їх захисту у складних та часто небезпечних умовах морських перевезень. Від самого початку, історія цього процесу регулювання ознаменована поступовим розширенням обсягу та глибини нормативної бази, спрямованої на покращення умов праці на морі, яка еволюціонувала від окремих національних ініціатив до комплексного міжнародного законодавства.

Початкові спроби регулювання умов праці моряків здійснювались на національному рівні в кінці XIX - на початку XX століття, коли промислова революція та зростання міжнародної торгівлі спричинили збільшення обсягів морських перевезень. Втім, зі зростанням глобалізації та міжнародної кооперації з'явилася потреба в уніфікованих міжнародних стандартах, які б забезпечували однаковий рівень захисту моряків незалежно від прапора, під яким пливе судно.

Одним із перших значних кроків на шляху до міжнародного регулювання стала діяльність Міжнародної організації праці (МОП), заснованої у 1919 році. МОП швидко визначила охорону праці на морі як один з пріоритетних напрямків своєї діяльності, що призвело до прийняття цілої серії конвенцій, спрямованих на поліпшення умов праці моряків, включно з конвенціями щодо мінімального віку, медичного обстеження, трудових угод, годин роботи на морі та відпочинку.

Значний вплив на розвиток міжнародного регулювання мав прийом у 2006 році Міжнародної конвенції про працю в морському судноплаванні (MLC, 2006), що відома як «Морська хартія праці». Цей документ об'єднав та актуалізував велику кількість існуючих стандартів МОП, встановивши комплексний міжнародний регламент, спрямований на забезпечення гідних умов праці для всіх моряків.

Роль Міжнародної морської організації (ММО) також важко переоцінити. Заснована у 1948 році, ММО відіграє ключову роль у розробці міжнародних

конвенцій та норм, що регулюють питання безпеки мореплавства, запобігання забрудненню морського середовища від суден, а також підготовку та дипломування моряків. Конвенції, такі як SOLAS, MARPOL та STCW, суттєво вплинули на підвищення рівня безпеки та охорони праці на морі (Ntovas, 2014).

Важливим аспектом історичного розвитку є також усвідомлення необхідності неперервного оновлення та адаптації міжнародних норм і стандартів до сучасних умов і викликів, що включає технологічний розвиток, зміни клімату та геополітичні зміни. Це вимагає від міжнародної спільноти гнучкості, співпраці та відданості ідеї забезпечення максимально можливого рівня захисту моряків.

Таким чином, історичний розвиток міжнародного регулювання охорони праці на морі демонструє постійне прагнення глобальної спільноти до покращення умов праці та безпеки моряків через розробку, прийняття та впровадження всеосяжних міжнародних норм і стандартів. Цей процес є важливим кроком на шляху до забезпечення гідної праці для всіх моряків, незалежно від їх географічного положення чи прапора, під яким пливе судно.

Міжнародна конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року, відома також як «Морська хартія праці» (далі – Конвенція), являє собою наочний доказ поступу у правовому регулюванні охорони праці на морському транспорті, встановлюючи комплексні міжнародні стандарти для забезпечення належних умов праці моряків (Vatan, 2018). Конвенція, створена під егідою Міжнародної організації праці (МОП), є уніфікованим документом, який згуртовує права, обов'язки та соціальні гарантії для морських працівників, охоплюючи майже всі аспекти роботи на морі. Структурно конвенція об'єднує статті, регуляції та кодекс практик, де статті визначають основні принципи та зобов'язання, регуляції встановлюють стандарти, а кодекс практик пропонує керівництво для їх впровадження. Вона розгортається через ряд титулів, які детально розписують мінімальні вимоги до моряків, що дозволяють їм працювати на судні, умови праці, житлові умови, харчування, охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціальну безпеку та ведення справ моряків. Значна увага приділяється

впровадженню та дотриманню положень конвенції, включаючи обов'язкові інспекції суден та сертифікацію. Країни, що ратифікували конвенцію, взяли на себе зобов'язання проводити регулярні перевірки для забезпечення виконання встановлених стандартів, що свідчить про вагомість та серйозність намірів міжнародної спільноти щодо покращення умов праці на морі. Конвенція не лише забезпечує рамки для гідних умов праці, але й сприяє розвитку культури безпеки на морі, підкреслюючи значення здоров'я, благополуччя моряків та високі стандарти їх життя (Vatan, 2018). Вона відіграє ключову роль у формуванні глобальних стандартів, спрямованих на створення безпечного та справедливого робочого середовища на морському транспорті, закладаючи фундамент для майбутніх покращень в галузі морської праці.

Ця конвенція стала знаковою подією, що засвідчує колективну відданість міжнародної спільноти принципам гуманізму та соціальної справедливості у морській індустрії. Вона відображає глибоке розуміння того, що безпека та здоров'я моряків є не лише їхнім особистим правом, але й необхідною умовою ефективності та стабільності морського транспорту як невід'ємної частини світової економіки.

Особлива увага в Конвенції до комплексного підходу до охорони праці на морі, що включає як фізичні, так і психологічні аспекти роботи, підкреслює інтегрований погляд на благополуччя моряків. Завдяки цьому, конвенція спонукає до ширшого застосування передових практик та інноваційних рішень у галузі безпеки та здоров'я, водночас надаючи чіткий механізм для контролю та оцінки стандартів праці на міжнародному рівні.

Значення Конвенції 2006, перевищує рамки простої регуляції, стаючи символом глобальної солідарності та спільної відповідальності за долю тих, хто працює на морі. Вона закладає основу для постійного діалогу між урядами, роботодавцями, працівниками та іншими зацікавленими сторонами, щоб забезпечити, щоб права моряків залишалися в центрі уваги при розвитку морської індустрії.

Конвенція є втіленням усвідомлення того, що гідність, безпека та благополуччя моряків є невіддільною частиною успіху глобального морського сектора. Вона продовжує впливати на поліпшення умов праці на морі, спонукаючи до подальших інновацій та вдосконалень у цій важливій галузі.

Роль Міжнародної морської організації (ММО) у регулюванні охорони праці на морі. Роль ММО у регулюванні охорони праці на морі є вирішальною, оскільки вона відповідає за розробку і прийняття міжнародних конвенцій та кодексів, що встановлюють стандарти безпеки на морі, включаючи безпеку праці моряків. Ця організація, створена з метою сприяння безпечному, безпековому та ефективному мореплавству на міжнародному рівні, грає ключову роль у формуванні норм, які забезпечують захист життя та здоров'я моряків, а також захист морського середовища.

Одним з найважливіших документів, розроблених ММО, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS), яка встановлює обов'язкові стандарти для конструкції, обладнання та експлуатації суден з метою забезпечення їх безпеки. SOLAS впливає на охорону праці, вимагаючи від судновласників вжиття заходів для запобігання аваріям на морі та забезпечення високого рівня готовності до евакуації та рятувальних операцій (Dragomir, 2019).

Іншим ключовим документом є Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (ISPS кодекс), який спрямований на забезпечення безпеки суден та портових об'єктів шляхом запобігання актам тероризму. ISPS кодекс вимагає від судновласників розробки та впровадження охоронних планів, що непрямо сприяє підвищенню рівня охорони праці на суднах.

Міжнародний кодекс з підготовки та дипломування моряків і несення вахти (STCW) встановлює уніфіковані вимоги до підготовки моряків, їх кваліфікації та несення вахти. Цей кодекс сприяє підвищенню професійних стандартів серед моряків, що, в свою чергу, покращує умови їхньої праці та знижує ризик виникнення аварійних ситуацій на морі.

ММО також відіграє важливу роль у сприянні міжнародній співпраці та обміну інформацією між країнами-членами, що дозволяє постійно

вдосконалювати існуючі стандарти та розробляти нові підходи до забезпечення безпеки мореплавства та охорони праці на морі. Через це ММО відіграє ключову роль у формуванні глобальної системи норм та правил, які спрямовані на захист життя та здоров'я моряків, забезпечуючи високий рівень безпеки на морі.

Різноджерельний характер правового регулювання охорони праці на морі. На національному рівні країни впроваджують власне законодавство, яке відповідає міжнародним нормам та регулює охорону праці на морському транспорті в межах своєї юрисдикції. Цей процес інкорпорації міжнародних стандартів у національне законодавство є ключовим для забезпечення єдності та ефективності у сфері охорони праці моряків, створюючи солідну правову базу для захисту їх прав та безпеки.

У сфері морського транспорту України трудові відносини з моряками регулюються комплексом нормативно-правових актів, які визначають правові, економічні та соціальні основи діяльності морського та річкового транспорту, включаючи аспекти працевлаштування, умов праці, охорони праці та соціального захисту моряків. В Україні ключові принципи охорони праці закріплені в Конституції України, Кодексі законів про працю (Трудовий кодекс, КЗпП України), Законі України «Про охорону праці», додаткових законодавчих актів, а також нормативно-правових документів, розроблених відповідно до них.

Згідно з конституційними засадами, людина, її життя та здоров'я, честь та гідність безпека є найвищою цінністю (стаття 3 Конституції України). Стаття 43 гарантує кожному право не тільки на роботу, а й на умови праці, що не шкодять здоров'ю; стаття 49 – право на медичну допомогу та страхування.

Трудовий кодекс створює основу для регулювання трудових відносин, сприяючи продуктивності та зростанню добробуту працівників, зміцненню трудової дисципліни. Правові норми про працю забезпечують високі стандарти робочого середовища, ефективний захист трудових прав. Реалізація права на працю здійснюється через укладання трудових договорів, що створює основу для юридичного захисту працівників. Закон «Про охорону праці» деталізує напрямки застосування конституційних гарантій громадянам, вказуючи на його

застосування в усіх установах, підприємствах, організаціях без винятку, а також для всіх працівників, зайнятих в цих організаціях.

Закон України «Внутрішній водний транспорт» визначає правові засади діяльності у цій сфері, в тому числі питання, пов'язані з трудовою діяльністю моряків. Важливе місце у регулюванні трудових відносин займає Закон України «Про охорону праці», який встановлює основи забезпечення безпечних умов праці, включаючи специфіку роботи на морі.

Міжнародні стандарти, зокрема Конвенція Міжнародної організації праці № 147 «Про мінімальні норми на морських суднах» та Конвенція про працю в морському судноплавстві, 2006 року (MLC, 2006), до яких Україна приєдналася, встановлюють міжнародні стандарти праці для моряків. Ці конвенції вимагають від держав-учасниць забезпечення гідних умов праці для моряків, їхнього соціального захисту, а також встановлення вимог до навчання та кваліфікації.

Накази та інструкції Міністерства інфраструктури України деталізують питання, пов'язані з безпекою праці на морі, сертифікацією, навчанням та кваліфікацією моряків, забезпечуючи таким чином виконання вимог міжнародних конвенцій та національного законодавства.

Таким чином, правове регулювання трудових відносин з моряками в Україні здійснюється на основі комплексного підходу, що включає як національне законодавство, так і міжнародні норми. Це забезпечує захист прав моряків, встановлює вимоги до умов їхньої праці та сприяє безпеці мореплавства.

Варто зазначити, що кожна країна має свій унікальний набір законів та інших нормативних інструментів, які відображають місцеві умови та потреби, однак вони мають бути у відповідності з міжнародними угодами та стандартами. Це включає законодавство, що регулює умови праці, здоров'я та безпеку на робочому місці, соціальне забезпечення, а також процедури інспекції та сертифікації суден.

Процес адаптації міжнародних норм до національного контексту вимагає глибокого розуміння міжнародного морського права, а також специфіки морської

індустрії країни. Це спонукає до взаємодії урядів з професійними асоціаціями, союзами моряків, судновласниками та іншими зацікавленими сторонами, щоб забезпечити, що національне законодавство не тільки відповідає міжнародним вимогам, але й ефективно адресує реальні потреби та виклики, з якими стикаються моряки.

Важливою складовою національного регулювання є механізми контролю та виконання законодавства, що включають регулярні інспекції суден, аудити умов праці та процедури жалоб. Це забезпечує дотримання судновласниками та операторами встановлених стандартів та вимог, сприяючи таким чином безпеці, здоров'ю та благополуччю моряків.

Крім того, національне законодавство часто передбачає підвищення кваліфікації та навчання моряків, що є важливим аспектом підвищення загальної безпеки мореплавства. Через це країни розробляють спеціальні програми та курси, спрямовані на забезпечення моряків необхідними знаннями та навичками для безпечної роботи на морі.

Таким чином, національне законодавство відіграє ключову роль у реалізації міжнародних стандартів охорони праці на морському транспорті, створюючи міцну основу для захисту прав та інтересів моряків, а також сприяючи безпеці та ефективності морських перевезень на глобальному рівні.

Структура та елементи інституту охорони праці в морському судноплавстві. Інститут охорони праці в морському судноплавстві є комплексною системою, яка включає в себе низку ключових складових підінститутів, спрямованих на забезпечення безпеки, здоров'я та благополуччя моряків під час виконання їхніх професійних обов'язків. Тож схарактеризуємо нижче основні складові цього інституту.

Професійна підготовка та сертифікація. Ефективна система підготовки та перепідготовки моряків, що включає навчання з питань безпеки життєдіяльності, першої допомоги, пожежної безпеки та інших аспектів, важливих для забезпечення безпеки на морі.

Встановлення мінімального віку для праці на борту судна є основоположним каменем у забезпеченні захисту молодих моряків. Прийняттям цього регулювання міжнародна спільнота демонструє свою відданість принципам, які вберігають молодь від ризикованих та шкідливих умов праці. Визначення мінімального віку в 16 років на момент первісного набрання чинності конвенцією, а також подальше підвищення цього порогу до 18 років в певних умовах, відображає зростаючу увагу до потреб молодих моряків та зусиль по їх соціальному захисту. Заборона на працю в нічний час для осіб віком до 18 років є ще одним важливим заходом, спрямованим на забезпечення сприятливих умов праці для молоді. Визначення нічного часу у відповідності до національного законодавства та практики забезпечує гнучкість у застосуванні цього правила, дозволяючи враховувати особливості різних країн та судноплавних компаній. Однак, можливість винятків із цього правила у випадках, коли дотримання обмежень щодо праці в нічний час може перешкоджати ефективній професійній підготовці, вказує на необхідність знаходження балансу між захистом молодих моряків та їх професійним розвитком (Zhao, Zhang, Zhao, & He, 2023).

Ще однією критичною вимогою є заборона на залучення моряків до 18 років до робіт, які можуть загрожувати їхньому здоров'ю або безпеці. Визначення типів таких робіт на національному рівні або через компетентний орган після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків є ключовим кроком у створенні безпечного робочого середовища. Це не лише сприяє здоров'ю і безпеці молодих моряків, але й підкреслює важливість консультативного процесу та участі всіх зацікавлених сторін у визначенні найкращих практик охорони праці.

Керівний принцип, що регламентує умови праці та життя молодих осіб віком до 18 років, підкріплює необхідність особливої уваги до цієї категорії працівників. Врахування їхніх потреб і забезпечення умов, що відповідають їхньому віку та фізичному розвитку, є фундаментом для створення гармонійного і продуктивного робочого середовища на борту суден.

Одним з ключових елементів Конвенції є правило 2.1, яке встановлює чіткі вимоги до трудових договорів моряків. Згідно з цим правилом, умови зайнятості моряка мають бути чітко викладені у письмовому договорі, який відповідає встановленим нормам та є підтвердженим правовими санкціями. Це забезпечує захист прав моряків і допомагає уникнути будь-яких непорозумінь щодо умов їхньої праці. Стандарт A2.1 детально розглядає вимоги, які мають бути виконані у трудових договорах моряків. Зокрема, він передбачає, що кожен моряк має право ознайомитися з умовами договору перед його підписанням, отримати консультації стосовно договору та мати достатньо часу для ухвалення рішення. Крім того, кожна держава-член зобов'язана вжити заходів для забезпечення того, щоб умови наймання моряків були чітко та відкрито доступні на борту судна, а також для компетентних органів у портах заходу. Особлива увага в Конвенції приділяється колективним договорам, які можуть входити у трудовий договір моряка або доповнювати його. Це підкреслює значення колективного представництва моряків та сприяє підвищенню стандартів їхньої праці через колективні переговори. Додатково, Конвенція встановлює чіткі положення щодо мінімального строку повідомлення для розірвання трудового договору, як зазначено в стандарті A2.1, пункт 5, підкреслюючи необхідність захисту як моряків, так і судновласників. Цей аспект забезпечує обом сторонам достатньо часу для адекватної підготовки до зміни обставин, мінімізуючи потенційний негативний вплив на їхню діяльність або благополуччя. Конвенція вимагає, щоб тривалість мінімального строку повідомлення була встановлена після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, забезпечуючи таким чином збалансований підхід, що враховує інтереси обох сторін.

Важливість розробки та належного виконання трудових договорів, які відповідають міжнародним стандартам і національному законодавству, не може бути недооцінена. Вона слугує гарантією для моряків, що їхні трудові права будуть захищені, а умови праці – справедливими та прозорими. Конвенція MLC 2006 відіграє ключову роль у формуванні цих стандартів, забезпечуючи, щоб

трудо́ві договори були не лише формальним документом, а реальним інструментом захисту прав моряків.

Також, Конвенція закликає до введення додаткових механізмів контролю для перевірки дотримання умов трудових договорів, включно з портовими державними інспекціями, як зазначено у Правилі 5.2. Це забезпечує додатковий рівень захисту, гарантуючи, що моряки, незалежно від того, під яким прапором пливе судно, отримують гарантовані їм права та умови праці.

Одним із засобів охорони праці на морському транспорті є гарантії заробітної плати та оплати праці.

Згідно з правилом 2.2., основною метою є забезпечення регулярної та повної виплати заробітної плати морякам відповідно до умов їх трудового договору. Важливо, що виплати здійснюються не рідше ніж раз на місяць і відповідають умовам чинного колективного договору, як це зазначено у стандарті A2.2., пункт 1. Це правило не тільки підкреслює значення регулярності та прозорості у виплатах, але й вимагає від держав-членів вживати заходів для гарантії такої практики.

Конвенція також передбачає, що моряки повинні отримувати щомісячний звіт про свої належні платежі, включаючи інформацію про заробітну плату, додаткові платежі та використовувані ставки обмінного курсу (стандарт A2.2., пункт 2). Цей звіт сприяє забезпеченню прозорості та дозволяє морякам ефективно контролювати свої фінансові права.

Стандарт також вимагає від судновласників надавати морякам можливості для відправлення всіх або частини їх заробітків своїм родинам чи утриманцям у вигляді банківських переказів або інших аналогічних засобів, що визначено у пункті 4 стандарту A2.2. Важливо, що плата за ці послуги має бути розумною, а ставка обмінного курсу – справедливою (стандарт A2.2., пункт 5).

Керівний принцип B2.2. висвітлює ключові аспекти, пов'язані з обчисленням та виплатою заробітної плати, включно з умовами для понаднормової роботи та мінімальною заробітною платою. Зокрема, керівний принцип B2.2.2. стосується обчислення заробітної плати та визначає вимоги до

обліку понаднормової роботи, а керівний принцип В2.2.3. закликає до встановлення мінімальної заробітної плати через консультативний процес із зацікавленими сторонами.

Аналізуючи викладене, можна зробити висновок, що Конвенція MLC 2006 встановлює комплексні міжнародні стандарти для забезпечення справедливої оплати праці моряків, що включає регулярність виплат, прозорість умов праці та заробітної плати, а також механізми захисту та вирішення скарг. Ці положення сприяють підвищенню соціального захисту моряків та відображають загальноприйняті принципи гідної праці.

Тепер розглянемо такий інститут охорони праці як стандарти робочого часу та часу відпочинку.

Ці положення мають вирішальне значення для забезпечення здоров'я та благополуччя моряків, запобігання утомі та підтримки ефективності їх роботи на борту суден.

Згідно з правилом 2.3 Конвенція вимагає від держав-членів регулювання тривалості робочого часу та часу відпочинку моряків, забезпечуючи, щоби моряки мали регульований робочий час і достатньо часу для відпочинку. Основною метою цього правила є створення безпечних і здорових умов праці на борту суден, що важливо для підтримки високого рівня безпеки плавання та захисту морського довкілля.

Стандарт А 2.3. встановлює конкретні межі для робочого часу і часу відпочинку, вимагаючи, щоб максимальна тривалість робочого часу не перевищувала 14 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду та 72 годин протягом будь-якого семиденного періоду. Альтернативно, мінімальна тривалість часу відпочинку повинна становити не менше десяти годин протягом будь-якого 24-годинного періоду та 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду. Такі вимоги спрямовані на запобігання утомі моряків, що є критично важливим для забезпечення безпеки на морі.

Конвенція також визнає, що нормальна тривалість робочого часу моряків, як і інших працівників, повинна розраховуватися на основі восьмигодинного

робочого дня з одним вихідним днем на тиждень і відпочинком у святкові дні, але дозволяє державам-членам встановлювати більш сприятливі умови через колективні договори (стандарт A2.3., пункт 3).

Додатково, стандарт підкреслює необхідність враховувати ризик, пов'язаний з утомою моряків, та вимагає від держав-членів приймати відповідні заходи для забезпечення достатнього часу відпочинку, особливо для тих моряків, які відповідають за безпеку плавання та безпечну експлуатацію судна (стандарт A2.3., пункт 4).

У пункті 14 стандарту A2.3. визнається право капітана вимагати від моряків працювати необхідну кількість годин у надзвичайних обставинах для забезпечення безпеки судна, людей на борту або вантажу, а також надання допомоги іншим суднам чи людям, що терплять нещастя в морі, з подальшим забезпеченням адекватного періоду відпочинку після відновлення нормальної ситуації.

Керівний принцип B2.3. розглядає специфічні вимоги до робочого часу і часу відпочинку для молодих моряків, встановлюючи, що тривалість їх робочого часу не повинна перевищувати восьми годин на день і 40 годин на тиждень, з наданням достатнього часу для обідніх перерв і коротких відпочинків після кожних двох годин безперервної роботи, з метою запобігання утомі та забезпечення ефективної підготовки молодих моряків.

Аналізуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що Конвенція MLC 2006 встановлює чіткі міжнародні стандарти для регулювання робочого часу і часу відпочинку моряків, що спрямовані на захист їхнього здоров'я і благополуччя, запобігання утомі та підтримку високого рівня безпеки на морі. Положення цієї конвенції відображають зобов'язання міжнародної спільноти щодо забезпечення гідних умов праці для моряків, регулюючи важливі аспекти їхнього робочого життя.

Нарешті, керівний принцип 2.4 Конвенції деталізує механізми обчислення, надання та використання щорічної відпустки моряками, враховуючи специфіку їхньої професії.

Згідно з цим принципом, умови, які не передбачені при найманні, але виконані працівником, зараховуються до стажу роботи, що має значення для розрахунку відпустки. Також враховуються періоди відсутності на роботі через проходження затверджених курсів морської професійної підготовки або через хворобу, травму, вагітність та пологи. Рівень оплати під час щорічної відпустки визначається на основі звичайного рівня винагороди моряка.

Інші важливі аспекти, які висвітлюються у статті, включають положення про те, що офіційні й традиційні свята не включаються до щорічної відпустки, а також правила щодо використання відпустки. Моряки мають право використовувати щорічну відпустку в місці, де у них є істотні зв'язки, та не можуть бути змушені без своєї згоди використовувати відпустку в іншому місці, окрім випадків, передбачених трудовим договором, національним законодавством або нормативно-правовими актами.

Особлива увага приділяється молодим морякам віком до 18 років, для яких передбачені спеціальні заходи, що забезпечують їх право на відпустку, особливо у випадках, коли судно не повертається до країни проживання протягом тривалого часу.

Медичне обслуговування та контроль за станом здоров'я. Медичне обслуговування та контроль за станом здоров'я моряків займають ключове місце в Конвенції 2006 року про працю в морському судноплаванні, яка має на меті забезпечення гідних умов праці для моряків на глобальному рівні. Стаття IV Конвенції особливо підкреслює право кожного моряка на охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування та на інші форми соціального захисту. Ця норма відображає фундаментальний принцип, що моряки, як і всі працівники, заслуговують на високий рівень захисту свого здоров'я та безпеки на робочому місці (Zarie & Varati, 2021).

Конвенція закладає міцний фундамент для встановлення стандартів, які гарантують морякам доступ до кваліфікованої медичної допомоги як на борту судна, так і на березі. Це означає, що держави-члени мають зобов'язання не лише забезпечити належне медичне обладнання та медикаменти на борту, але й

гарантувати, що моряки мають можливість отримати необхідну медичну допомогу в портах.

Однак, детальні положення щодо організації медичного обслуговування, вимог до медичних свідочів моряків, а також конкретні заходи контролю за станом їх здоров'я розробляються і впроваджуються на національному рівні в рамках юрисдикції кожної держави-члена. Це дозволяє адаптувати вимоги Конвенції до специфічних умов і потреб морського судноплавства в різних регіонах.

Крім того, Конвенція визнає важливість профілактичних заходів та охорони праці, спрямованих на запобігання професійним захворюванням і травмам серед моряків, що вимагає від судновласників та операторів забезпечення безпечних умов праці на борту суден.

Безпека суден. Хоча Конвенція 2006 року не містить прямих згадок про детальні стандарти технічного обладнання суден, вона встановлює чіткі вимоги до умов праці на судах, що неодмінно впливає на безпеку мореплавства та ефективність судової діяльності.

У пункті 3 Статті IV Конвенції гарантується кожному моряку право на безпечне та надійне робоче місце, що відповідає сучасним нормам техніки безпеки. Це підкреслює обов'язок судновласників та держав-членів забезпечувати судна технічно справним обладнанням і системами, які запобігають аваріям та інцидентам.

Держави-члени, за Статтею V, зобов'язуються ефективно здійснювати юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під їх прапором, забезпечуючи виконання законодавства та нормативно-правових актів, що стосуються технічної безпеки суден.

Також, Стаття VI наголошує на важливості Правил та Частини А Кодексу, які включають обов'язкові стандарти щодо умов праці на судах. Хоча безпосередньо технічне обладнання може не згадуватися, забезпечення безпеки мореплавства вимагає наявності відповідного обладнання та систем на борту.

З огляду на це, можна констатувати, що Міжнародна конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року створює юридичну основу для забезпечення безпеки мореплавання через встановлення мінімальних стандартів праці, що неодмінно включає в себе і вимоги до технічного стану суден. Це зобов'язує держави-члени МОП та судовласників до ретельного дотримання стандартів безпеки, включаючи технічне обслуговування та обладнання суден, для захисту життя та здоров'я моряків.

Умови праці та відпочинку. Конвенція закладає фундаментальні принципи та права у сфері регулювання тривалості робочого часу та забезпечення достатнього відпочинку для моряків, що виступає невід'ємною частиною забезпечення їхньої безпеки та здоров'я. Центральним у цьому контексті є Правило 2.3, яке ставить своєю метою забезпечення регульованого робочого часу та часу відпочинку для моряків, розуміючи це як основу для забезпечення гідних умов праці на морі.

Кожна держава-член, у відповідності до Конвенції, зобов'язується регулювати тривалість робочого часу або часу відпочинку моряків, ставлячи за мету забезпечення максимальної тривалості робочого часу або мінімальної тривалості часу відпочинку за певні періоди часу. Це регулювання має враховувати особливості морської праці, включаючи непередбачуваність та необхідність гарантування безпеки та ефективності морських операцій.

Серед ключових положень, що стосуються робочого часу та часу відпочинку, вказано, що максимальна тривалість робочого часу не повинна перевищувати 14 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду та 72 годин протягом будь-якого семиденного періоду. Мінімальна тривалість часу відпочинку має становити не менше десяти годин протягом будь-якого 24-годинного періоду та 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду. Ці межі створені з метою забезпечення адекватного відпочинку для моряків, що має велике значення для збереження їхнього здоров'я та продуктивності праці.

Важливою є вимога про те, що час відпочинку може бути поділений не більш ніж на два періоди, один з яких повинен тривати не менше шести годин, а

інтервал між послідовними періодами відпочинку не повинен перевищувати 14 годин (Jing, 2023).

Таке регулювання сприяє запобіганню перевтомі та забезпеченню безпеки мореплавання, оскільки втомлені моряки не здатні ефективно виконувати свої обов'язки, що може призвести до аварій та інцидентів на морі.

Конвенція також наголошує на важливості гнучкості у регулюванні робочого часу та часу відпочинку, визнаючи, що певні експлуатаційні обставини, наприклад, необхідність проведення невідкладних робіт на судні, можуть вимагати відхилення від загальних правил. В таких випадках передбачається, що морякам повинен бути наданий адекватний компенсаційний відпочинок, що спрямований на відновлення їхнього здоров'я та запобігання перевтомі.

Вимоги щодо регулювання робочого часу та забезпечення достатнього відпочинку моряків згідно з Конвенцією підкреслюють необхідність документування та контролю за дотриманням цих норм. Конвенція вимагає від держав-членів забезпечити ведення точного обліку робочого часу моряків або їхнього часу відпочинку, що є ключовим елементом для перевірки виконання вимог Конвенції та забезпечення відповідності міжнародним стандартам.

Регулювання тривалості робочого часу та забезпечення достатнього відпочинку моряків, таким чином, відіграють критичну роль у забезпеченні їхнього фізичного та психічного здоров'я, що безпосередньо впливає на безпеку та ефективність морських операцій (Jing, 2023).

Впровадження та дотримання цих вимог забезпечує створення безпечного та здорового робочого середовища на борту, що є фундаментальною метою Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року.

Психологічна підтримка. Слід зазначити, що ані у законодавстві України, ані у джерелах міжнародного права не можна знайти безпосереднього відображення положень, що стосуються психологічної підтримки моряків у традиційному розумінні цього терміну. Проте, з урахуванням широкого спектра аспектів гідної праці, що є предметом правового регулювання зокрема Конвенції, можна стверджувати, що різноманітні її положення непрямо сприяють

створенню умов, які можуть мати позитивний вплив на психологічний стан моряків.

Так, однією з ключових областей, які мають значення для психологічного благополуччя моряків, є забезпечення належних умов праці та життя на борту, включно з медичним обслуговуванням, соціальним захистом, умовами проживання, відпочинку, харчуванням та особистою безпекою. Розглядаючи Конвенцію через призму психологічної підтримки, слід виділити кілька аспектів:

1) *Соціальне забезпечення* (Правило 4.5) – передбачає забезпечення моряків доступом до широкого спектру соціальних послуг, що несумнівно впливає на їхнє психологічне благополуччя. Наявність надійної соціальної підтримки допомагає морякам впоратися зі стресами та психологічними викликами, що можуть виникнути під час тривалих плавань.

2) *Медичне обслуговування та здоров'я* – хоча прямо про психологічну підтримку не йдеться, акцент на доступності медичних послуг на борту, включно з профілактичними заходами та медичними оглядами, створює фундамент для забезпечення психологічного здоров'я моряків.

3) *Навчання та підготовка* (Правило 1.3) – включає положення про необхідність проходження моряками підготовки, що може включати елементи психологічної стійкості та стресостійкості, сприяючи тим самим підвищенню їхньої здатності адаптуватися до викликів морського життя.

Важливо відзначити, що хоча Конвенція не містить спеціалізованих розділів, присвячених безпосередньо психологічній підтримці, вона створює основу для комплексного підходу до забезпечення благополуччя моряків, враховуючи, що психологічне здоров'я є невід'ємною частиною загального здоров'я і безпеки на роботі. Підтримка психологічного здоров'я моряків може бути досягнута через реалізацію положень Конвенції, спрямованих на створення безпечного робочого середовища, захист від усіх форм насильства та забезпечення соціального захисту.

Зокрема, важливість врахування аспектів психологічного благополуччя моряків підкреслюється в контексті забезпечення достатнього відпочинку

(Правило 2.3), що дозволяє знизити ризик перевтоми та стресу, тим самим сприяючи збереженню психічного здоров'я. Додатково, положення Конвенції про житлово-побутові умови на борту (Правило 3.1) та вимоги до харчування та кейтерингу (Правило 3.2) несуть в собі індиректну підтримку психологічного здоров'я, оскільки якісне харчування та комфортні умови проживання сприяють покращенню загального самопочуття та зниженню рівня стресу.

Враховуючи вищевикладене, слід визнати, що Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року, хоч і не зосереджується безпосередньо на психологічній підтримці, тим не менш створює міцну основу для розвитку таких ініціатив з боку держав-членів, судовласників та інших зацікавлених сторін, спрямованих на забезпечення гідних умов праці, що включають в себе й аспекти психологічного благополуччя моряків (Fotteler, Andrioti Bygvraa, & Jensen, 2020).

Моніторинг та контроль. Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року встановлює комплексні вимоги щодо моніторингу та контролю, які включають регулювання роботи, умов проживання, охорону здоров'я, медичне обслуговування, харчування та соціальний захист моряків. Ці положення є ключовими для забезпечення безпечних і гідних умов праці на морі.

Особлива увага в Конвенції приділяється необхідності забезпечення належного медичного обслуговування на борту. Зокрема, вимагається, щоб суднова аптечка, її вміст та медичне устаткування підтримувались у належному стані та регулярно інспектувались не рідше ніж кожні 12 місяців відповідальними особами, призначеними компетентним органом.

Конвенція також вимагає прийняття та ефективного застосування політики і програм забезпечення безпеки і гігієни праці, що включає оцінку ризиків, підготовку та інструктаж моряків . Такі заходи спрямовані на зниження й профілактику ризиків, пов'язаних з впливом шкідливих факторів, хімічних речовин, а також ризиків, що можуть призвести до каліцтв чи захворювань.

Важливим аспектом є залучення моряків та інших зацікавлених сторін до здійснення програм профілактики нещасних випадків, травматизму та

професійних захворювань з метою постійного вдосконалення безпеки й гігієни праці.

Окрім цього, Конвенція передбачає визначення умов, згідно з якими персональні дані моряків можуть оброблятися службами набору та працевлаштування, включаючи збирання, зберігання, обробку й передачу таких даних третім сторонам, з належним урахуванням захисту права на приватне життя та необхідності захисту конфіденційності даних.

Ці положення Конвенції створюють систему моніторингу та контролю, спрямовану на забезпечення безпеки, здоров'я та благополуччя моряків, що сприяє підвищенню ефективності та безпеки морських операцій.

Для реалізації цих вимог Конвенція закладає основу для національної інспекційної системи, що включає проведення регулярних інспекцій суден для перевірки відповідності їх умов роботи та життя встановленим міжнародним стандартам. Це забезпечується через введення механізмів сертифікації та видачі «Сертифікатів про відповідність праці на судні», які підтверджують, що судно відповідає вимогам Конвенції щодо умов праці та життя моряків.

Крім того, Конвенція встановлює принципи ефективного розгляду скарг моряків, які є частиною системи моніторингу та контролю. Вона передбачає, що на кожному судні має бути встановлена процедура подання скарг, яка дозволяє морякам висловлювати свої занепокоєння щодо умов праці без побоювання втрати роботи або інших відплатних заходів.

Також, Конвенція сприяє здійсненню міжнародного співробітництва між державами-членами з метою забезпечення універсального дотримання та виконання її вимог, включно з обміном інформацією про стан виконання та досвідом у сфері моніторингу та контролю за умовами праці моряків.

Наостанок, важливим є впровадження системи внутрішнього контролю на суднах (Bauer, 2007), що вимагає від судновласників розроблення та підтримання програм безпеки та гігієни праці, орієнтованих на профілактику ризиків та забезпечення безпеки моряків. Це включає здійснення регулярних самооцінок та переглядів з метою неперервного покращення умов праці на борту.

Таким чином, моніторинг та контроль за виконанням положень Конвенції є інтегральною частиною зусиль міжнародної спільноти спрямованих на підвищення стандартів праці в морському судноплаванні, що забезпечує гідні умови праці для моряків по всьому світу.

Охорона праці на морському транспорті в контексті взаємодії міжнародного та національного права. Проблематика застосування та виконання міжнародних норм охорони праці є комплексною та багатоаспектною, оскільки вона залучає різноманітні зацікавлені сторони на глобальному рівні та вимагає від кожної країни адаптації цих норм до своїх національних умов. Незважаючи на значний прогрес у стандартизації охорони праці на морі, існують певні виклики, що ускладнюють цей процес.

Одним з основних викликів є відмінності у національному законодавстві та рівні його впровадження. Країни різняться за юридичними традиціями, рівнем економічного розвитку та готовністю до прийняття міжнародних стандартів, що може призвести до неоднорідності у застосуванні та дотриманні норм охорони праці на морі. Такі розбіжності можуть створювати проблеми для судноплавних компаній, що діють у міжнародних водах, оскільки вони змушені адаптуватися до різних вимог різних юрисдикцій.

Іншою значною проблемою є виявлення та боротьба з «зручними прапорами» – практикою реєстрації суден у країнах, які пропонують ліберальніше законодавство та менш суворі вимоги до охорони праці. Це ускладнює забезпечення єдиних стандартів безпеки та захисту працівників, оскільки деякі судовласники можуть обирати прапори країн, що менше зосереджені на дотриманні міжнародних норм.

Крім того, існують виклики, пов'язані з моніторингом та виконанням встановлених стандартів. Ефективний контроль за дотриманням міжнародних конвенцій та норм вимагає від країн наявності достатніх ресурсів, кваліфікованих інспекторів та ефективних механізмів відповідальності. Однак, не всі країни мають необхідні ресурси або політичну волю для забезпечення такого контролю.

Прогалини у міжнародному співробітництві та обміні інформацією також становлять проблему для ефективного регулювання охорони праці на морі (Dragomir, 2019).

Відсутність єдиної бази даних порушень або аварій, пов'язаних з охороною праці, ускладнює обмін досвідом та інформацією між країнами та організаціями (Ntovas, 2014).

Враховуючи зазначені виклики, важливою є постійна робота на міжнародному рівні з метою удосконалення існуючих механізмів контролю, забезпечення універсальності та ефективності застосування міжнародних стандартів охорони праці на морі. Це вимагає спільних зусиль урядів, міжнародних організацій, судноплавних компаній та профспілок для розробки та впровадження інноваційних рішень, спрямованих на покращення умов праці та безпеки моряків.

Технічні та організаційні заходи безпеки на морському транспорті відіграють критичну роль у забезпеченні охорони праці моряків, а також у підтримці безпечного та ефективного судноплавства. Ці заходи охоплюють широкий спектр дій та ініціатив, спрямованих на мінімізацію ризиків для життя та здоров'я моряків під час їхньої роботи на борту суден.

Однією з ключових складових є розвиток і впровадження передових технологій та обладнання, які забезпечують високий рівень безпеки на судах. Це включає системи навігації, автоматичного керування, засоби зв'язку, системи пожежогасіння, а також обладнання для рятувальних операцій. Використання таких технологій дозволяє ефективно виявляти та усувати потенційні загрози безпеці, забезпечувати швидку та координовану реакцію на надзвичайні ситуації.

Важливе значення мають також організаційні заходи, які забезпечують належне управління безпекою на морських судах. Це включає розробку та впровадження політик безпеки, процедур експлуатації суден, програм навчання та підвищення кваліфікації моряків. Особлива увага приділяється підготовці екіпажів до дій у надзвичайних ситуаціях, включаючи пожежі, затоплення, аварійну евакуацію.

Навчання та сертифікація моряків згідно з міжнародними стандартами, такими як Міжнародний кодекс з підготовки та дипломування моряків і несення вахти (STCW), є ще одним важливим аспектом забезпечення безпеки. Регулярне оновлення знань та навичок моряків з питань безпеки, першої допомоги, пожежної безпеки та виживання на морі сприяє підвищенню загального рівня безпеки судноплавства.

Крім того, важливу роль у забезпеченні безпеки на морському транспорті відіграє впровадження систем управління безпекою на судах, заснованих на міжнародних стандартах, таких як Міжнародний кодекс управління безпекою (ISM Code). Ці системи передбачають інтегрований підхід до управління ризиками, що дозволяє систематично ідентифікувати потенційні загрози та вживати відповідних заходів для їх запобігання або мінімізації (Fotteler, Andrioti Bygvraa, & Jensen, 2020).

У сукупності, технічні та організаційні заходи безпеки на морському транспорті формують комплексний захист для моряків, сприяючи створенню безпечного робочого середовища на судах та ефективному управлінню ризиками, пов'язаними з морською діяльністю. Ці заходи вимагають постійного оновлення та адаптації до змінюваних умов і нових викликів, що виникають у галузі морського транспорту.

Соціальні аспекти охорони праці на морському транспорті представляють собою критично важливу сферу, що впливає на якість життя моряків, їх соціальне забезпечення, а також на загальну ефективність і стабільність морських транспортних операцій. Забезпечення гідних умов праці, соціального захисту та підтримки благополуччя моряків є основою для створення продуктивного та мотивованого екіпажу.

Питання соціального захисту моряків охоплює широкий спектр аспектів, включаючи забезпечення гідних житлових умов на борту, доступ до медичного обслуговування, соціального страхування, а також забезпечення достатнього відпочинку та відпусток. Важливим фактором є також доступ до засобів зв'язку

з сім'єю та близькими, що має велике значення для психологічного благополуччя моряків під час тривалих рейсів.

Соціальне забезпечення, як інтегральна частина соціального захисту, передбачає системи страхування від нещасних випадків, хвороб, страхування життя, пенсійне забезпечення та інші види соціальної підтримки. Ефективне впровадження таких систем сприяє зменшенню соціального ризику для моряків та їх сімей, забезпечуючи їм фінансову стабільність та захист в умовах, що постійно змінюються.

Розвиток програм психологічної підтримки та професійного розвитку є ще одним важливим аспектом соціальних гарантій для моряків. Підтримка психологічного благополуччя, забезпечення можливостей для навчання та кар'єрного росту сприяють підвищенню мотивації працівників, їх професійній задоволеності та відданості своїй справі.

Значення соціальних аспектів охорони праці на морському транспорті не може бути переоцінене, оскільки воно безпосередньо впливає на стан здоров'я та благополуччя моряків, ефективність їхньої праці та безпеку мореплавства в цілому. Це вимагає від усіх зацікавлених сторін – від судовласників до урядів та міжнародних організацій – спільних зусиль для розробки та впровадження ефективних політик та програм, спрямованих на покращення соціальних умов праці на морі. Така співпраця та взаємодія становлять основу для створення більш безпечного та справедливого робочого середовища для моряків, що, у свою чергу, сприяє сталому розвитку морського транспорту на глобальному рівні.

Вплив технологічного розвитку на охорону праці в морському секторі є надзвичайно важливим аспектом, який відкриває нові можливості для підвищення безпеки та ефективності роботи моряків. Сучасні технології, такі як автоматизація, роботизація, цифровізація та використання штучного інтелекту, революціонізують морський транспорт, забезпечуючи новітні методи захисту здоров'я та безпеки морського персоналу.

Автоматизація судноплавних операцій та впровадження систем дистанційного керування дозволяють зменшити фізичне навантаження на

моряків, знизити ризик людських помилок та підвищити точність виконання морських маневрів (Fotteler, Andrioti Bygvraa, & Jensen, 2020). Це сприяє не лише підвищенню безпеки навігації, але й забезпечує кращий захист морського середовища від потенційних забруднень.

Певна річ, не в цьому контексті не буде зайвим згадати про цифровізацію та використання передових засобів зв'язку, що відкривають нові можливості для постійного моніторингу стану здоров'я моряків, оперативного отримання медичних консультацій та забезпечення ефективної підтримки в умовах, коли доступ до традиційних медичних закладів обмежений. Такі системи медичного спостереження дозволяють своєчасно виявляти симптоми захворювань або втоми, запобігаючи виникненню більш серйозних проблем зі здоров'ям. Штучний інтелект і аналітика великих даних використовуються для оптимізації маршрутів судноплавства, прогнозування та запобігання надзвичайним ситуаціям на морі. Аналіз даних дозволяє вчасно ідентифікувати потенційні загрози безпеці, оптимізувати управління ресурсами судна та підвищити загальну ефективність судноплавних операцій.

Розвиток та впровадження інноваційних технологій у морському секторі вимагає від усіх зацікавлених сторін – урядів, судновласників, морських професійних асоціацій – активної участі у процесі навчання та адаптації до нових умов роботи (Fotteler, Andrioti Bygvraa, & Jensen, 2020).

Це необхідно для забезпечення, що моряки володіють необхідними навичками та знаннями для ефективної взаємодії з новітнім обладнанням та системами управління безпекою.

Освітні програми та тренінги повинні бути спрямовані на ознайомлення моряків з принципами роботи сучасних технологій, засадами кібербезпеки та методами ефективного реагування на потенційні загрози, що виникають у зв'язку з технологічним прогресом. Крім того, важливо враховувати психологічний аспект впровадження нових технологій, забезпечуючи адекватну підтримку морякам під час адаптаційного періоду.

Використання передових технологій також має значний потенціал для покращення процедур рятувальних операцій на морі, забезпечення точнішого прогнозування погодних умов та підвищення загальної безпеки морських перевезень. Системи раннього попередження, дрони та інші безпілотні технології можуть бути використані для моніторингу стану суден, виявлення небезпечних умов та швидкого реагування на аварійні ситуації.

Технологічний розвиток у морському секторі відкриває широкі можливості для покращення охорони праці, але також ставить перед учасниками галузі нові виклики, пов'язані з потребою постійного оновлення знань, адаптації до змін та забезпечення безпеки технологічних процесів. Інтеграція інновацій повинна відбуватися з урахуванням принципів сталого розвитку та етики, з метою не лише покращення ефективності та безпеки, але й забезпечення захисту прав та інтересів моряків в нових умовах їхньої трудової діяльності.

Висновки. Охорона праці на морському транспорті виступає як один із найважливіших аспектів міжнародного морського права, забезпечуючи не лише безпеку моряків під час виконання їхніх професійних обов'язків, а й ефективність та безпеку судноплавства в цілому. Аналіз правового регулювання охорони праці на морському транспорті дозволяє виділити кілька важливих висновків:

Поняття охорони праці на морському транспорті охоплює комплекс заходів, правил та норм, спрямованих на забезпечення безпечних і здорових умов праці для моряків. Важливим є забезпечення комплексного підходу, який враховує унікальні умови роботи на морі, включаючи ізоляцію, тривалість вахт, потенційні небезпеки та необхідність дотримання міжнародних стандартів безпеки.

Особливості правового регулювання цього різновиду трудових відносин виправдані надзвичайною важливістю забезпечення безпеки моряків, які виконують свою роботу в умовах підвищеного ризику. Міжнародна спільнота приділяє особливу увагу цьому питанню через транснаціональний характер морського судноплавства, необхідність уніфікації стандартів охорони праці та постійну потребу в оптимізації міжнародних норм. Прийняття Конвенції 2006

року було продиктовано потребою в оновленні і консолідації міжнародних норм охорони праці на морі, а також забезпеченні їх кращої імплементації та контролю на національному та міжнародному рівнях.

Основні елементи інституту охорони праці на морському транспорті включають стандарти щодо тривалості робочого часу та часу відпочинку, вимоги до житлових і санітарних умов на судні, забезпечення медичної допомоги та доступу до неї, а також професійну підготовку моряків з питань безпеки. Проблемним залишається забезпечення однакового рівня дотримання цих стандартів у різних країнах, що потребує від держав-членів активної роботи по імплементації міжнародних угод у національне законодавство та забезпечення ефективного контролю за їх дотриманням. Незважаючи на значний прогрес, досягнутий завдяки Конвенції 2006 року, потребують уваги питання, пов'язані з різницею у рівні застосування і контролю стандартів у різних країнах, що може призводити до нерівних умов праці для моряків залежно від прапора, під яким плаває судно.

Необхідно продовжувати роботу по гармонізації міжнародних стандартів охорони праці на морі з національним законодавством, забезпечуючи їх однакове та ефективне застосування незалежно від прапора судна.

Важливо також посилити заходи з підвищення обізнаності серед моряків та судовласників щодо важливості дотримання стандартів охорони праці та проводити регулярні навчальні програми, спрямовані на підвищення рівня безпеки на судах.

SECTION 6. THEORY AND HISTORY OF THE STATE AND LAW

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.6.1

6.1 Інституційний підхід в методології дослідження сучасної держави: історична ретроспектива та сучасні напрями дослідження

Невід'ємною складовою дослідження державно-правових явищ є належним чином сформульована методологія, яка не тільки визначає загальні та спеціальні напрями дослідження, але й розкриває світоглядну позицію дослідника. Від вдалого методологічного планування залежать подальші перспективи не лише розкриття предмета, але й формування положень щодо удосконалення чинного законодавства.

Із цього приводу М.С. Кельман цілком слушно зазначає: «...методологія є складним багатоплановим утворенням, що охоплює проблеми структури юридичного наукового знання загалом і особливо його теорій, концепцій, тенденції виникнення, функціонування і зміни наукового знання, а також його класифікації, типології, понятійний апарат методології та її наукову мову, структуру і склад методологічного підходу та інших наукових методів, що застосовуються в юридичній науці» [95, с. 4].

Трансформаційні процеси в сучасних державі та праві, формування нових ракурсів дослідження держави і права вимагають постійного вдосконалення і оновлення методології юриспруденції і методології державознавства. Методологія державознавства з одного боку повинна ґрунтуватися на сучасних теоретичних напрацюваннях методології юриспруденції, з іншого адекватне розуміння структури і рівнів методології державознавства зумовлене специфікою держави як об'єкта дослідження. Держава перш за все категорія правова, однак основні елементи держави визначаються політичними і соціальними процесами, тому державознавство по своїй суті є міждисциплінарною сферою досліджень.

Специфіка методології державознавства, її автономний по відношенню до методології юриспруденції характер визначається специфікою об'єкта її

дослідження. Відмінною особливістю державознавства як відокремленої сфери знань можна вважати його близькість до політології та геополітики. Більше того, досить часто в державознавстві використовуються методи саме цих двох наук. Тим не менш, можна також говорити про існування специфіки застосовуваної в державознавстві методології.

Так, влада як основний предмет політології, досліджується також і державознавством, однак державознавство цікавить, насамперед, не просто влада як така, як феномен суспільного життя, але як інституалізована влада, тобто влада, яка перебуває у вимірах легальності та легітимності. Слід в цьому зв'язку зазначити, що за такого підходу значно розширюються уявлення про владу в державі, коли в неї включається не тільки державна влада (централізована або децентралізована), але й влада місцевого самоврядування, муніципальна влада. [96, с. 11]

Нерівноважність механізму прийняття державних рішень, породжувана мінливими контурами державної активності, її ризикованим характером і суб'єктивними параметрами, перетворює проблему прийняття державних рішень на особливий вид мистецтва, який неможливо досягти за допомогою раціональних побудов. Таким чином, державознавство повинне дедалі більше ставати сферою дослідження раціональних, нераціональних і ірраціональних процесів, що відбуваються в сучасному державному житті. [97, с. 46]

Значний вплив на сучасну методологію державознавства, як і методологію юриспруденції в цілому, справляють некласичні та постнекласичні ракурси дослідження та методологічні концепції, що виявляється в першу чергу у орієнтації на дослідженні права та держави як складних системи, що функціонують на основі самоорганізації. Все більше проявляється діалогічність в культурній площині, заперечується концепт «правильності» у розвитку різних правових систем, що сприяє закріпленню принципу толерантності та формує ідеали акультурації через запозичення позитивного правового досвіду та становлення ідеї загальнолюдських цінностей правового розвитку. [98, с. 58]

Аналіз основних підходів до визначення структури методології юриспруденції та державознавства дає змогу констатувати наявність трьох основних рівнів методології державознавства: концептуального, інструментального та рівня методологічних підходів.

Можна констатувати, що центральним елементом сучасної методології юриспруденції і методології державознавства виступає методологічний підхід, який стає основою конкретно-наукових досліджень. Методологія державознавства може бути представлена як система конкуруючих і взаємодоповнюючих методологічних підходів. Вони є своєрідним мостом, між концептуальним та інструментальним рівнями методології. З одного боку основи методологічного підходу закладені концептуальними ідеями, теоріями та методологічними принципами (а інколи і світоглядними орієнтирами дослідника), з іншого боку в рамках методологічних підходів відбувається відбір методів дослідження, їх адаптація до параметрів дослідження. Можна констатувати, що на рівні методологічних підходів відбувається синтез теоретичних та емпіричних моделей розуміння державно-правової реальності.

Попри широке використання поняття «підхід» у юриспруденції, немає конкретного визначення його змісту та меж застосування; зважаючи на це, пропонується визначати підхід. У широкому розумінні методологічний підхід – це комплекс концептуальних, тактичних та методологічних аспектів. У вузькому розумінні цей термін застосовують до будь-якого з аспектів, що відповідають практиці вживання його у науковому середовищі. [99, с. 29]

На нашу думку, варто погодитись із розумінням методологічного підходу запропонованим А. Фальковським, який визначає методологічний підхід як міждисциплінарну стратегію осмислення державно-правових явищ крізь призму певної світоглядної ідеї, через яку проходить процес їх дослідження та інтерпретація отриманих результатів. [100, с. 44]

О.Д. Тихомиров вважає, що основним елементом методологічного підходу, на якому він і побудований є метод дослідження [101, с. 232]. На наше переконання методологічний підхід ґрунтується на концептуальній ідеї яка

визначає специфіку методів що застосовуються в рамках методологічного підходу, тобто мова йде про адаптацію методів до вимог методологічних підходів.

Методологічні підходи формують запити на використання певних методів у їхньому кількісному та інструментальному (функціональному) значенні. Методи є залежними від методологічних підходів в цілому і у конкретних наукових дослідженнях. У системі методів юриспруденції в цілому і державознавства зокрема прийнято виділяти філософські, загальнонаукові, спеціально наукові методи дослідження, з орієнтуванням на визначення певної ієрархії методів дослідження [102, с. 128].

Віддзеркаленням вище зазначених тенденцій в методології юриспруденції та державознавства, стає формування таких основних методологічних підходів: інституційного, структурно-функціонального, аксіологічного, системного, синергетичного та цивілізаційного. Виділення цих підходів відображає специфіку держави як об'єкта дослідження, акцентує увагу на дослідженні статичності та динаміки сучасної держави.

Аксіологічний підхід у державознавстві можна визначити як загальну стратегію дослідження, об'єднану однією ідеєю, суть якої проявляється в пізнанні держави крізь призму відносних ціннісних орієнтацій (оцінка відповідності конкретно-історичного прояву держави ціннісним орієнтаціям індивіда та суспільства) та абсолютних ціннісних начал держави (як універсальної форми політичної організації людей, зовнішнє вираження та конкретно-історичний прояв якої не має значення). Саме використання евристичного потенціалу юридичної аксіології в напрямі перцепції державно-правових явищ має відкрити можливість отримати якісно нові знання у сфері державознавства, зокрема, поряд із пошуком та відкриттям певних закономірностей досягнути та виявити глибинну ціннісну значимість держави як явища взагалі. [103, с. 52]

Структурно-функціональний підхід зорієнтований на дослідження структурних елементів держави і їх взаємодію. Він спрямований на визначення

основних напрямів цієї взаємодії, каналів комунікації та основні напрями діяльності держави. Цей підхід дозволяє дослідити динаміку сучасної держави, взаємозалежність структури і функцій сучасної держави. Структурно-функціональний підхід надає змогу побудови наукової картини динаміки сучасної держав, а також взаємодії її динамічних і статичних аспектів.

Системний підхід орієнтує дослідника на дослідження держави як цілісної і системи. В рамках цього підходу кожен з елементів системи розглядається крізь призму системи в цілому, як продовження її властивостей і особливостей. Заданість властивостей окремих елементів властивостями системи. Поєднання системного і синергетичного підходу призводить до акценту на здатності системи до самоорганізації, стійкості і стабільності.

Синергетичний підхід дозволяє поглибити системні дослідження держави, визначає систему якісних характеристик системних утворень, з якими пов'язана здатність саморозвитку, і які є необхідними умовами процесу самоорганізації. Мова йде про наступні властивості, відкритість (надходження інформації ззовні), складність (наявність сукупності структурних елементів, що володіють власними характеристиками, взаємодія яких утворює цілісність на макрорівні. Нелінійність (розвиток системи не є строго детермінованим, їй властива поліваріантність подальших шляхів становлення), нестійкість (стан, при якому вплив із зовні, навіть самий незначний, може надати резонансний ефект на подальше становлення системи). [104, с. 99]

Цивілізаційний підхід в юриспруденції розглядається в стадіальному і локальному аспектах. Науковий потенціал стадіальної теорії цивілізації виходить з розуміння смислу терміну «цивілізація» як поступального прогресивного руху. З точки зору методології дослідження держави це передбачає дослідження розвитку конкретних суспільств на шляху до правового типу культури, в основі якого лежить ідея загального блага спільноти людей як вільних і рівно-правних суб'єктів. Цивілізаційний підхід дає можливість виявити місце конкретного суспільства на шкалі цивілізаційного і відповідно правового розвитку, а відтак критично осмислити й правильно оцінити завдання що стоять

перед суспільством. Теорія локальних цивілізацій акцентує увагу на унікальних рисах кожного суспільстві держави, специфіці інституційної та структурно-функціональної систем різних держав. Також в рамках цивілізаційного підходу формується ідея конкурентного характеру сучасного глобалізованого світу і пошуку унікальних і загальних рис кожної культури і держав.

На наше переконання одним з найважливіших методологічних підходів, що дозволяє розкрити сутність, статику та динаміку сучасної держави є інституційний підхід. Методологічний потенціал інституційного підходу забезпечує можливість виявлення та дослідження безперервності державотворення – від додержавних соціальних об'єднань минулого до наддержавних утворень сучасності. Завдяки цьому ми можемо проаналізувати наступництво та розвиток держави, виявити особливості нормативного забезпечення її функціонування як самостійного інституту і виокремити специфічні інститути сучасної держави.

Хоча основи інституційної методології були закладені ще в XIX ст., а основні ідеї інституціоналізму як інтегративного підходу до дослідження держави і права набули свого розвитку в XX ст., інституційна методологія у теперішній час стає провідною при вивченні соціальної структури суспільства і наданні характеристики ціннісно-нормативних засад його розвитку.

Інституційна теорія посідає особливе місце в історії право- і державознавства. В історії юридичної думки категорія «інститут» розуміється як феномен, покликаний забезпечити спадкоємність системи державної влади, послідовність нормативного регулювання суспільного життя. Сучасний етап розвитку юридичної науки характеризується збагаченням правових підходів досягненнями соціології, політології та інших соціальних наук. Категорія «інститут» доповнюється ясно вираженим соціальним змістом. Різноманітність концепцій інституту та інституційної системи привели до формування двох основних напрямів в теорії інституціоналізму – «старого» і «нового» інституціоналізму.

Важливість визначення інститутів як предмета дослідження має прояв і в тому, що це поняття забезпечує широкий погляд на розвиток різних сфер соціального буття, уможлиблює аналіз політичної, економічної, правової системи та суспільства як цілісності [105, с. 4] .

Взаємодія людей у суспільстві відбувається в різних формах, частина з яких має формалізований характер, тобто здійснюється за допомогою певних соціальних інститутів. Перше, найчастіше вживане значення терміна «інститут», пов'язано з характеристикою всякого роду упорядкування, формалізації та стандартизації суспільних зв'язків і відносин. А сам процес упорядкування, формалізації та стандартизації називається інституціоналізацією.

Під терміном «інститут» (від лат. *institutum* – установа, устрій, організація, установа) зазвичай мається на увазі: 1) соціальний устрій як комплекс найбільш загальних соціальних норм, принципів, культурних зразків, що визначають сутність і стійкість соціальних явищ, 2) система соціальних ролей, статусів та відносин між людьми, 3) соціальна установа, організація, яка є суб'єктом соціальних відносин і дій [106, с. 242]. Отже інститут це, по-перше, комплекс організацій, установ, індивідів, що володіють певними засобами, ресурсами і виконують конкретні соціальні функції, по-друге, це – спосіб організації соціальної діяльності через чіткий поділ функцій [107, с. 696].

Різноманітність концепцій інституту та інституційної системи привели до формування двох основних напрямів в теорії інституціоналізму – «старого» і «нового» інституціоналізму. Однак, незважаючи на різні підходи до дослідження інституту, представники інституціоналізму сходяться в тому, що інститутам належить основна роль в організації суспільного життя і формуванні нормативно упорядкованої структури суспільства.

Поштовхом для формування концепції інституту стало формування інституційної моделі економіки. Інституційна школа в економічних дослідженнях значною мірою пов'язана з працями американської школи економічних досліджень. Прийнято вважати, що інституційний напрям (*Institutional Economics*) склався у США на межі XIX–XX ст.ст. як протиполог

неокласичній економіці. Засновником інституційної теорії економіки вважається Торстейн Веблен, однак термін «інституціоналізм» було введено в 1918 р У. Гамільтоном.

Народження інституціоналізму як особливого напрямку економічної думки можна датувати доволі точно. В 1898 р. Торстейн Веблен опублікував свою програмну статтю «Чому економіка ще не стала еволюційною наукою?» і в 1899-1900 рр. продовжував пояснювати значення наукової програми в серії статей під загальною назвою «Упередження економічної науки» і одночасно намагався реалізувати цю програму у своїй найвідомішій книзі «Теорія бездіяльного класу».

Формування інституційної теорії стало результатом, по-перше, розвитку антропологічних досліджень і значною мірою тріумфу еволюційного підходу у дослідженні людини і, по-друге, спору про методи економічної науки, що був результатом розвитку методології гуманітарних наук та формування методології економічних досліджень. Саме тому в основі інституціоналізму було покладено розуміння людини як біосоціальної істоти, поведінка якої визначається не оптимізацією розрахунків, а інстинктами, які визначають цілі діяльності, та інституціями, які визначають засоби досягнення цих цілей.

Інституційний розвиток, на думку Веблена, є процесом відбору та адаптації інститутів до навколишнього середовища, що постійно змінюється. Нинішнє середовище формує інститути завтрашнього дня в результаті відбору, впливаючи на звичні погляди людей і тим самим змінюючи або закріплюючи точку зору або духовні настанови, успадковані від минулого. Інститути, або інакше кажучи, звичний спосіб мислення, в якому живуть люди, таким чином успадковуються від минулого часу. Вони є результатом процесів, які відбувалися в минулому, вони адаптовані до обставин минулого і тому не можуть повністю відповідати вимогам сьогодення. Коли суспільство робить крок уперед у своєму розвитку, цей крок сам по собі являє собою зміну ситуації, що вимагає нової адаптації, вона стає відправною точкою для нового кроку в адаптації і так далі до нескінченності [108, с. 190-191].

Соціальна еволюція – це процес вибору та адаптації способу мислення, що відбувається під тиском обставин, які розвиваються протягом життя у суспільстві. Адаптація способу мислення людей – це розвиток соціальних інститутів. Але поряд із розвитком інституцій спостерігається більш суттєва зміна їх характеру. Зі зміненими потребами, продиктованими нинішньою ситуацією, змінюються не тільки звички людей (а отже й інститути) – ці змінні обставини означають відповідну зміну людської природи. Таким чином, «соціальні інститути не лише самі є результатом процесу відбору і пристосування, який формує домінуючі або пануючі типи відносин і духовну позицію, вони водночас є певними способами існування суспільства, яке утворює особливу систему суспільних відносин і, отже, своєю чергою, є дієвим фактором відбору» [108, с. 191].

Формування інституційної теорії в юриспруденції почалося з кінця XIX початку XX століття. Протягом XIX ст. ідеї Жана Жака Руссо та Французької революції привели юристів до осмислення соціальних відносин як системи взаємодій автономних індивідів, пов'язаних приватними зв'язками, які разом утворюють єдине суспільство – політичне суспільство. Згідно з цією концепцією, особи, народжені вільними та рівними за законом, мають природні права, властиві їх особі, основними з яких є свобода та власність і за допомогою яких вони можуть набувати інших прав, якщо вони цього бажають. Подібним чином державницька концепція німецької правової думки наприкінці XIX ст. все ще була волюнтаристською та суб'єктивістською, але лише на користь держави. Держава є творцем кожного права, самі люди мають лише ті суб'єктивні права, які суверенна держава хоче визнати в них [109, с. 15].

На противагу суб'єктивістському підходу до розуміння права і держави, в наприкінці XIX – на початку XX ст.ст. в юриспруденції виникають та активно розвиваються соціологічні підходи до вивчення права і держави. Соціологічна теорія права базується на розумінні права як фактичного укладу життя суспільства, тих відносин, які реально існують. Ключова категорія соціологічної теорії права – «живе право», тобто те, яке відображає сформований порядок у

суспільстві. Однією з основних проблем французьких соціологічних концепцій права початку ХХ ст., при всіх їх методологічних відмінностях, є проблема об'єктивної нормативності. Розвиваючись у полеміці з юридичним позитивізмом, соціологічна юриспруденція Франції відмовилася від розуміння права як вираження нормативної волі держави. Особливе місце серед соціологічних правових концепцій належало інституціоналізму. Його основи було закладено відомим французьким адміністративістом, деканом факультету права Тулузького університету Морісом Оріу (1856–1929).

Вихідним пунктом юридичного інституціоналізму є дослідження права в соціальному контексті. Інституціоналізм виходить із того факту, що існуючі у кожному суспільстві колективи (соціальні спільності, установи), такі як сім'я, робочий колектив, добровільна асоціація, а також колективи, організовані для задоволення розумових та інших потреб, слід сприймати установами інтегративними, тобто такими, що забезпечують згуртування суспільства в націю-державу. При цьому інтеграційна роль кожного колективу виконується ним одночасно з виконанням тієї ролі, яка пов'язана з вигодою для нього самого.

Особливістю соціологічного підходу, використаного М. Оріу, є те, що він не аналізує суспільство в цілому, а розглядає різноманітні соціальні та корпоративні інститути, які разом складають суспільство. Приватні групи для нього є установами, що можуть формувати правові норми разом із державою. І на відміну від соціологів, які аналізують неорганізовані групи (раси, покоління, соціальні класи) та організовані групи (громадські колективи, приватні корпорації чи асоціації) як рівні соціальні утворення, він вважає творцями права, основними суб'єктами соціального життя саме організовані групи або інститути [109, с. 16].

З усіх визначень інституту, які надавав Моріс Оріу, у правовій науці стало класичним таке визначення: «Інститут – це ідея створити або зробити щось, що реалізується і продовжує існувати юридично у певному соціальному середовищі, для реалізації цієї ідеї формується відповідна влада, яка створює систему органів у рамках інституту, з іншого боку, між членами соціальної групи, зацікавленими

в реалізації цієї ідеї, відбуваються формування системи норм і обряди єднання, які скеровуються органами влади і врегульовані спеціальними процедурами» [110, с. 90].

Концепція М. Оріу передбачає виокремлення двох типів інститутів: корпоративних та інститутів-речей. Загальним для них є те, що і ті, і інші мають певну соціальну індивідуальність. Різниця полягає у свободі або відсутності свободи для виконання соціальних функцій [111, с. 97].

Корпорації мають внутрішню свободу – це дозволяє їм реалізовувати свої цілі й самим виконувати свої функції, що й робить із них живих індивідуальностей, тоді як речі не мають такої свободи, принаймні у тій частині, яка стосується виконання соціальних функцій.

Основна увага в теорії Оріу приділялася корпоративним інститутам. Як автономні утворення, вони мають загальні риси: певну спрямовуючу ідею, організацію влади і сукупність норм, що регулюють внутрішній розпорядок. «Управління групами людей, що здійснюється за допомогою створення права і порядку, вимагає, щоб ті, хто керує, самі могли творити право», – вважав Оріу. Поняття влади, управління, права в його доктрині поширювалися на всі корпоративні інститути. Соціальні формування тим самим були прирівняні один до одного, зображувалися явищами одного порядку.

Корпоративний інститут відповідно до його визначення – це об'єктивна соціальна організація, яка здійснила в самій собі вищий ступінь правового порядку, тобто організація, яка володіє одночасно суверенітетом влади, конституційним устроєм цієї влади з певними статутами і юридичною автономією [112, с. 141].

Питання щодо співвідношення держави та інших соціальних інститутів Оріу вирішував за формулою «перший серед рівних», де держава розглядається не як суверен, але як інститут інститутів. Таким чином, теорія інститутів надавала соціальним групам роль механізмів, що підтримують різні системи суспільства у стані стійкої рівноваги [113, с. 153].

Ще одне положення, яке впливає з розробленої Морісом Оріу концепції держави і права, полягає в тому, що жодна держава і жодна правова система не існують самі по собі та для себе. Вони мають бути засобом реалізації певної Ідеї як певного бачення суспільства і людини. Держава, згідно з концепцією Оріу, має стати публічною службою ліберального порядку. Її завдання – спрямовувати і контролювати економічне життя суспільства, залишаючись водночас загальнонаціональним інститутом, тобто нейтральною посередницькою силою. «Держава – це юридична персоніфікація нації, приведеної до впорядкованого і врівноваженого режиму» [110, с. 92]. Наскільки б різними та навіть протилежними не були устремління соціальних колективів, суспільство, за змістом цієї концепції, інтегровано в єдину систему економічної й політичної рівноваги.

Надалі теорію інституціоналізму було розвинено в роботах «Теорія інституту. Нариси юридичної онтології» та «Філософія інституту» Ж. Ренара (1876–1943), який слідом за М. Оріу побудував свою концепцію на тезі, що індивіди не є єдиними суб'єктами соціальних відносин.

Для Ж. Ренара інститути – це юридичні організації, яких побудовано на основі внутрішньо владно впорядкованого життя та які мають автономну авторитарну структуру. Взаємодіючи в інститутах індивіди об'єднуються навколо влади, метою якої є «заступництво і керівництво рухом щодо реалізації специфічних інтересів колективу». Між окремими особами, колективом і владою організації внаслідок єдності мети з необхідністю виникають органічні солідарні зв'язки, які стають нормою існування цього об'єднання.

Французький інституціоналіст Ж. Бюрдо вважав, що держава сама є інституцією, і визначав державу як інституцію, в яку інкорпорується ідея права, що є життєвим принципом держави. Визначення держави як інституції прийшло на зміну визначенню держави як юридичної особи. Найбільш аргументовано із цього приводу висловився саме Ж. Бюрдо, для якого держава – юридична особа – це, по суті, фіктивна єдність, що виражає лише факт організованого існування великої кількості людей на одній території та наявність єдиної влади,

представленої органами держави. Інституціоналізм іде далі: він висуває на перший план спільну справу, завдання, мету, яким служить держава. Однією з конститутивних рис будь-якої інституції є зв'язок з певним соціальним середовищем, в якому вона черпає свою підтримку. Цей момент отримує найбільш яскраве вираження саме в державі, спирається на визнання групи і є центром згуртування національної спільності.

Ж. Бюрдо відкидає не лише соціологічну концепцію Л. Дюгі про державу, яка зводиться до факту влади певних осіб, але й нормативістську концепцію Кельзена, для якого держава – це система норм і більше нічого. Він розглядає державу як органічне поєднання влади і права. Примусова сила, на його думку, передує державі, яка є лише найбільш завершеною і найбільш гуманною формою політичного життя. За теорією Ж. Бюрдо, спочатку існувала лише особиста влада – влада тих чи інших осіб, отримана ними за правом сильного. Такою є влада рабовласницької і феодалльної епохи. До кінця епохи феодалізму відбувається інституціоналізація влади, влада в суспільстві перетворюється з особистої на інституційну, а тим самим на державну.

Інституціоналізація влади за концепцією французького юриста – це юридична операція, за допомогою якої політична влада переноситься з особи правлячих на абстрактну сутність держави. Юридичним ефектом цієї операції і є утворення держави як субстрату влади, що не залежить від особистості правлячих як абстрактного і постійного носія влади. За Ж. Бюрдо держава не обмежує себе, вона народжується обмеженою, бо народжується в результаті перетворення фактичної влади на правову.

Ще один різновид юридичного інституціоналізму представив П. Сорокін. Своєрідність його концепції полягала в тому, що, на його думку, головним конструктивним елементом групи людей є не інститут і не права цієї групи, а правова норма, що утворює ядро, скелет, серце і душу будь-якої організованої групи чи інституту.

Серед теорій представників інституціоналізму в Італії варто звернути увагу на теорію інститутів С. Романо, для якого вихідним пунктом теорії держави і

державного права є теорія двох аспектів права – нормативного та інституційного. Нормативний аспект права виражається в нормах права, інституційний аспект – в інституціях – установах, організаціях, відносинах тощо.

На його думку, є можливими три варіанти взаємин між інститутом і пов'язаними з ним нормами: або вони синхронні, або інститут за часом передує нормам, або норми передують інститутові. Нормативний і інституційний аспекти права завжди взаємопов'язані, при цьому інституційний аспект є (незалежно від хронологічної послідовності) логічно провідним і визначальним у зв'язку з тим, що всі юридичні норми або створюються інститутом, або ним гарантуються.

Держава, на думку С. Романо, – це юридичний порядок, тобто інститут, соціальне тіло (*corpo*) або установа (*ente*), що не розчиняється ані в безлічі індивідів, ані у відносинах між ними. Вона – стійка і постійна єдність, яка втілюється в організації або структурі, що поглинає елементи, які є його складовими. Держава не є єдиним юридичним порядком. Існують й інші юридичні порядки – такі, наприклад, як церква або міжнародна спільнота, які залишаються, по суті, поза державним контролем. Із цього твердження він робить висновок, що держава не є єдиним джерелом права.

О.П. Нестеренко, зазначає, що «...держава в інституційній теорії знаходиться на перетині інституцій та організацій. Як інституція, вона формує «правила гри» та змінює формальні інституційні норми функціонування організацій, забезпечуючи мінімізацію витрат обміну інформацією, товарами і послугами, специфікуючи і захищаючи права власності. Як організація держава поруч з іншими «грає» у суспільному секторі економіки, виробляючи суспільні блага, нівелюючи зовнішні ефекти та забезпечуючи населення соціальними послугами» [114, с. 145] .

Підсумовуючи, можна стверджувати, що політологічні, економічні та юридичні складові класичної інституційної теорії надають можливість всебічного аналізу держави та її інститутів, як з точки зору їх організації та функціонування, так і взаємовідносин з навколишнім середовищем. Більше того, інституційна теорія закладає засади розуміння загальних процесів розвитку

державних інститутів і, відповідно, можливості прогнозування їх подальшого буття.

Аналізуючи сучасний стан використання інституційного підходу в юриспруденції, необхідно враховувати усі змістовні, концептуальні та методологічні трансформації, які мало місце під час розвитку інституційної теорії. Так О.Є. Попов, здійснюючи аналіз еволюції розвитку та особливостей методології інституціонального аналізу, зазначає: «...найбільш поширеною є точка зору, згідно з якою диференціація концептуальних засад і методології інституціональної теорії співпадає з періодизацією етапів розвитку інституціоналізму, в ході яких центр уваги дослідників зосереджувався на різних об'єктах дослідження. За цією ознакою звичайно виокремлюють три групи інституціональних теорій: 1) «класичний» інституціоналізм, концепції якого розроблені такими засновниками цього напрямку економічних досліджень, як Дж. Коммонс (теорія справедливої вартості), Т. Веблен (теорія «абсентеїстської власності» та «бездіяльного класу»), У. Мітчел (теорія економічних циклів), У. Гамільтон (концепція інституціональної економічної політики) – заклали концептуальні основи інституціонального підходу до вивчення економічних явищ і процесів, 2) «традиційний» (або «старий») інституціоналізм, представниками якого були Дж. К. Гелбрейт (теорія «техноструктури» корпорації, теорія постіндустріального суспільства), Дж. Бьюкенен і Г. Таллок (теорія суспільного вибору), В. Ваненберг (конституційна економіка), А. Хершенкрон (теорія ешелонів розвитку капіталізму), центр уваги яких зосередився перш за все на розгляді проблем «обмеженої раціональності» ринку та недосконалості інструментів ринкового саморегулювання, а також на визначенні прийнятних меж, форм і засобів державного (суспільного) регулювання ринкової економіки, 3) «нова інституціональна теорія» («новий інституціоналізм» або неінституціоналізм), прихильниками якої вважаються Р. Коуз (засновник контрактної парадигми інституціональної теорії, концепції трансакційних витрат і контрактної економіки, теорії прав власності), А. Алчіан, Г. Демсец, М. Йенсен, С. Пейович (теорія прав власності), Д. Норт (теорія

держави), Р. Нельсон і С. Уінтер (еволюційна інституціональна теорія), З. Чен (нова економічна історія), Дж. Стігліц і Й. Макніл (теорія оптимального контракту)» [114, с. 138-146].

Синтезуючі основні напрями традиційної теорії інститутів (старого інституціоналізму), можна виокремити такі аспекти інституту: по-перше, це стан організованої спільності, організаційна форма об'єднання людей в особливу спільноту, яка ґрунтується на колективній волі, цілях та образах життєдіяльності, по-друге, це ідеальна модель асоціації людей, яка підтримує інтеграцію людини і колективу, керованість спільністю і спирається на колективні цінності, організаційні принципи та норми, по-третє, реалізація і відтворення моделей поведінки в структурі соціальної практики.

Наведений вище підхід до визначення поняття інституту є найбільш поширеним у науковому середовищі донині, однак існують і інші підходи: так, на початку 70-х років минулого століття французький юрист, політолог і соціолог Моріс Дюверже виробив нове поняття інституту, наведене ним в таких працях, як «Політичні партії» (1951), «Політична соціологія» (1968), «Політичні інститути та конституційне право» (1960).

Моріс Дюверже слідом за Дюркгеймом виділяв два компоненти змісту політичного інституту: по-перше, як ідеальної моделі самої системи політичних відносин, по-друге, як власне організаційних структур, які відтворюються у колективній політичній практиці відповідно до загальних характеристик згаданого зразка.

Під впливом ідей структуралізму Дюверже визначає інститути як «відомі моделі людських відносин, з яких копіюються конкретні відносини, що отримують, таким чином, характер стабільних, стійких і згуртованих. При цьому він виокремлює два елементи у понятті інституту: структурний елемент і елемент вірувань, колективних уявлень» [115, с. 107] .

Французький політолог розглядає два типи інститутів: 1) інститут як проста система відносин, скопійована із структурної моделі, 2) інститути, які, крім того, мають технічну і матеріальну організацію: юридичні тексти, які

регламентують їх діяльність, приміщення, машини, емблеми, бланки, адміністративну ієрархію, персонал. При цьому М. Дюверже вважає технічні і матеріальні елементи вторинними, визнаючи, однак, що технічні та матеріальні елементи підсилюють згуртованість, стабільність структурних моделей, об'єктивуючи їх, надаючи їм відчутну реальність.

Сучасний інституціоналізм, як правило, називають «новим». Прийнято вважати, що початок цьому напрямку поклала стаття «Природа фірми» Р. Коуза, опублікована ще в 1937 р., проте свого розвитку ця концепція набула значно пізніше. Неоінституціоналісти критикують традиційну неокласичну теорію за відступ від принципу «методологічного індивідуалізму». Згідно із цим принципом, реально діючими «акторами» соціального процесу визнаються не групи або організації, а індивіди. Ніякі колективні спільності (наприклад, фірма або держава) не володіють самостійним існуванням, окремим від складових їх членів. Усі вони підлягають поясненню з точки зору цілеспрямованої поведінки індивідуальних агентів. Найважливішими поведінковими передумовами, відповідно до цього підходу, є обмежена раціональність поведінки і опортуністична поведінка. Це зумовлено обмеженістю людського інтелекту. Знання, якими володіє людина, завжди неповні, її логічні та прогностичні здібності далеко не безмежні, вчинення логічних операцій потребує від неї часу і зусиль [116, с. 161].

Незважаючи на відмінності, практично всі представники неоінституціоналізму розглядають інститути через їх вплив на рішення, які приймають суб'єкти економіки, права і політики. При цьому використовуються такі основоположні інструменти, пов'язані з моделюванням поведінки людини, як методологічний індивідуалізм, максимізація корисності, обмежена раціональність і опортуністична поведінка. Деякі представники сучасного інституціоналізму йдуть ще далі і ставлять під сумнів саму передумову про поведінку, що максимізує користь, пропонуючи його заміну принципом задовільності.

Найбільший внесок у розвиток неоінституціоналізму зробив відомий американський економіст Дуглас Норт. Зауважимо, що не слід приписувати одноосібне авторство такого підходу до визначення інституту виключно Норту. Підхід до інститутів як до правил заснований і на ідеях Дж. Коммонса, який ядром інституту, його конститутивним елементом називав правові норми. Ще задовго до публікації основних досліджень Норта, за які він отримав Нобелівську премію з економіки, інший нобелівський лауреат, американський економіст Т. Шульц, у монографії «Інвестиції в людський капітал: роль освіти і наукових досліджень» під інститутами розумів саме правила поведінки, які визначаються досить широко. До правил він відносив і грошово-кредитні відносини, та організаційні структури, засновані на контрактах, кооперації тощо, а також права власності, включаючи трудове законодавство, і форми людського капіталу, і матеріально-технічну інфраструктуру [117, с. 249].

Водночас слід враховувати, що систематизовану класифікацію інституцій розробив Дуглас Норт, виокремивши істотні відмінності неформальних і формальних інституцій як певні обмеження, створені людьми, що накладаються на економічну поведінку й вибір. Перші діють через морально-етичні цінності, переконання, табу й усталені звички, відображаючи загальний цивілізаційно-культурний рівень індивідів та суспільства, другі – втілені у системі законодавчих і нормативних обмежень, невиконання або ігнорування яких призводить до покарання, що й примушує індивідів підкорятися. Інституції, за Д. Нортом, «...створюють базові структури, за допомогою яких люди впродовж усієї історії добилися порядку і таким чином знизили ступінь своєї невпевненості» [118, с. 72]. Такою базовою структурою є держава, тому що саме вона забезпечує належні умови формування та розвитку інститутів.

Як відомо, в рамках старого інституціоналізму було сформульовано дуже багато підходів до визначення поняття інститут про що зазначав Дж. Коммонс: «При визначенні сфери застосування так званої інституційної економіки складність полягає в невизначеності значення терміна «інститут». Багато в чому через відсутність єдиного тлумачення інститутів це для свого часу теоретичне

нововведення традиційних інституціоналістів майже не набуло поширення за межами самої школи [119, с. 69].

Інститути – це «правила гри» в суспільстві, або, висловлюючись більш формально, створені людиною обмежувальні рамки, які організують взаємовідносини між людьми. Отже, вони задають структуру спонукальних мотивів людської взаємодії в політиці, соціальній сфері або економіці. Інституційні зміни визначають, яким чином суспільства розвиваються в часі, і таким чином є ключем до розуміння історичних змін.

Отже, сутність інституту зводиться до правил, які структурують і організують взаємини людей. Визначення інститутів як правил або норм – перший необхідний крок у побудові категоріального апарату сучасної інституційної теорії.

Продовжуючи дослідження інститутів із ціннісної точки зору та традиційного середовища їх функціонування, Дуглас Норт виокремлює три головні складові інституту: а) неформальні обмеження (традиції, звичаї, соціальні умовності), б) формальні правила (конституції, закони, судові прецеденти, адміністративні акти), в) механізми примусу, що забезпечують дотримання правил (суди, поліція тощо) [118, с. 12].

Неоінституціоналісти акцентують увагу на амбівалентності інститутів: інститути й обмежують поведінку, і водночас роблять її можливою. Існування правил передбачає наявність обмежень, проте такі обмеження відкривають нові можливості для вибору і дій, яких в іншому випадку не було б. Наприклад, правила мови дозволяють людям спілкуватися, правила дорожнього руху – вільніше і безпечніше пересуватися, правові норми підвищують особисту безпеку. Регулювання не завжди суперечить свободі – воно може бути її союзником.

Деякі інституціоналісти, наприклад Дж. Ф. Фостер, внесли плутанину, визначивши інститути як «приписані зразки корельованої поведінки» [120, с. 908]. Визначення інститутів через поведінку збиває з пантелику, оскільки науковці в такому випадку можуть припустити, що якщо перервати відповідну

інститутам поведінку, то вони перестануть існувати. Чи припиняє своє існування британська монархія в той момент, коли всі члени королівської сім'ї сплять і ніяких королівських церемоній не відбувається? Зрозуміло, ні: прерогативи і влада королівського сімейства залишаються в силі, навіть якщо їх не здійснюють у певний момент. І саме ця влада, а не сама поведінка, означає, що зазначений інститут існує. Проте влада може бути втраченою, а інститут – зникнути, якщо відповідні практики здійснюються вкрай рідко. Більше того, єдиний спосіб спостереження інститутів є можливим лише через явну поведінку індивідів.

Слід зазначити, що не всяка соціальна структура є інститутом. Соціальні структури можуть містити безліч відносин, які не кодифікуються, наприклад, демографічні структури в тваринному світі або в людських суспільствах до появи демографії.

Термін «правило» в широкому сенсі розуміється як нормативний припис, що транслюється в суспільстві і відповідає звичаям, зміст якого полягає в наказі: в умовах X робити Y.

Правила містять норми поведінки та соціальні конвенції, а також правові норми. Члени якоїсь спільноти певним чином ознайомлені з основними правилами поведінки. Подібні правила потенційно кодифіковані, а тому порушення правил можуть бути визначені в явному вигляді. Це допомагає виявити те співтовариство, яке підкоряється правилам і розуміє їх.

Як стверджує Джон Серл, «...ментальні репрезентації інституту або пов'язаних із ним правил відіграють конститутивну роль, оскільки інститут може існувати тільки тоді, коли у людей є певні, пов'язані з ним вірування і думки. Отже, інститут – це особливий тип соціальної структури, яка містить потенційно кодифіковані та (явно або іманентно) нормативні правила інтерпретації й поведінки» [121, с. 908].

Щоб закони стали правилами у тому сенсі, про який йшлося вище, вони мають стати звичкою, перетворитися на звичай. Існують закони, якими повсюдно нехтують і які ще не отримали статусу правила, звичаю. Закони, яких не дотримуються, – це не правила. Щоб нові закони стали правилами, має

існувати примусовий механізм їх дотримання аж до того моменту, коли поведінка, відповідна їм, стане чимось буденним і отримає нормативний статус [122, с. 908].

Переважаючи в суспільстві структура правил формує стимули і обмеження індивідуальних дій. Обмежуючи таким чином поведінку, співзвучні одна одній звички набувають подальшого розвитку і поширення. Отже, структура правил допомагає створити звички та уподобання, які узгоджуються з її власним відтворенням. Звички – найважливіший конструктивний матеріал для інститутів, що забезпечує їх підвищену довговічність, силу і нормативний авторитет. Інститути ж, своєю чергою, відтворюючи поширені звички мислення, сприяють конформізму та нормативній узгодженості.

Як вже зазначалося вище неоінституціоналісти поділяють інститути на формальні та неформальні. До формальних інститутів відносять норми, встановлені або санкціоновані державою, що мають універсальний характер. Найбільш яскравим прикладом формальних інститутів є правові норми. До неформальних інститутів відносять норми, які мають характер звичаїв, традицій або взаємних угод, при цьому вони мають партикулярний характер і їх виконання контролюється лише зацікавленими суб'єктами.

Неформальні правила є досить стійкими, але водночас вони постійно коригуються акторами відповідно до сформованої ситуації. Здебільшого виникнення неформальних інститутів тісно пов'язано з такими політичними явищами, як персоналізм, клієнталізм, корупція, картелі акторів. Однак у деяких випадках неформальні інститути стають не прямим наслідком автократичної спадщини, а підсумком раціональних стратегій акторів. У демократичних, конституційно-правових державах обидві форми інститутів доповнюють одна одну, формальні інститути спираються на додаткову підтримку неформальних.

Неформальні інститути можуть функціонувати поза рамками формальних інститутів або всередині них. Наявність неформальних інститутів приносить користь політичній системі до тих пір, поки остаточне рішення ухвалюється в рамках формальних демократичних інститутів. Зайва деформалізація може з

часом стати серйозною проблемою, тому що зрештою це може призвести до витіснення формальних інститутів і дестабілізації політичної системи.

Крім того, неоінституціоналісти розробили новий критерій визначення ступеня інституціоналізації тих чи інших організацій. Для цього вони використовують поняття «символічний капітал». Під символічним капіталом неоінституціоналісти розуміють «...певні вірування, уявлення, інші внутрішні особливості людей, на основі близькості яких відбувається згуртування цих людей в рамках конкретної організації. В рамках аналізу інститутів виокремлюють два рівня: інституційні угоди та інституційне середовище. Інституційні угоди (або організації) – це договори між окремими індивідами, спрямовані на зниження трансакційних витрат» [123, с. 187].

Оскільки неформальні правила гри та їх динаміка є найважливішим обмежуючим фактором інституційних змін, це вказує на такі їх властивості, як кумулятивність та еволюційність. Кумулятивність інституціональних змін означає їх залежність від минулої траєкторії розвитку (path dependence): зміни, що почалися у певному напрямку, триватимуть у майбутньому будучи все потужнішими. Еволюційність цих змін вказує на їх поступовість і повільність [124, с. 114].

З точки зору Д. Норта і його послідовників, історію економік різних країн слід трактувати саме з точки зору інституційних змін. Там, де такі зміни виявлялися ефективними, тобто скорочували трансакційні витрати, вони сприяли економічному зростанню, в інших країнах і періодах ці зміни гальмували господарський розвиток.

В одних випадках таке «гальмування» породжувалося домінуванням неформальних правил, які перешкоджали розвиткові ринкових відносин, в інших випадках – цілеспрямованими діями державних посадових осіб, які змінювали формальні правила гри у своїх особистих інтересах. Основний висновок прихильників «підходу Вашингтонського університету» полягає в тому, що інституційна еволюція далеко не завжди сприятливо позначалася і позначається на стані й динаміці господарства, при цьому домогтися їх ефективної зміни за

короткий термін неможливо. Крім того, економічний розвиток, що супроводжується ускладненням характеру угод, призводить до зростання трансакційних витрат, які гальмують цей розвиток. Таким чином, прихильники «підходу Вашингтонського університету» є менш оптимістичними щодо здатності ринкової економіки досягати оптимальних результатів порівняно з адептами більш «магістральних» напрямків у неоінституціоналізмі.

А. Романюк вважає, що «...головними індикаторами нового інституціоналізму, які, з одного боку, конституують його як цілісність, а з іншого, відрізняють від інших теоретичних концептів, виступають: по-перше, аналіз структурних рис суспільства і/або політики, рівно як формальних/офіційно прийнятих, так і неформальних, по-друге, фіксація певної стабільності в часі структур, які розглядаються, по-третє, інститути повинні здійснювати вплив на індивідуальну поведінку своїх членів, і цей вплив може бути рівно як формальним, так і неформальним, по-четверте, інститутам має бути властива певна система спільних цінностей, які повинні приймати члени цих інститутів» [125, с. 192].

Підсумовуючи, слід зазначити, що інституційний підхід є формою і способом наукового вивчення історичної реальності. Інституційний підхід у сучасній юриспруденції є однією з форм організації міждисциплінарних досліджень, орієнтованих на вирішення завдань у межах право- і державознавства, шляхом аналізу особливостей формування, розвитку, трансформації та взаємодії інститутів. Завдяки використанню системи пізнавальних принципів, теоретичних напрацювань класичної та неоінституційної теорії, а також інституційних теорій, розроблених в інших галузях соціально-гуманітарного знання, стає можливим отримання вичерпної інформації про механізми інституціоналізації та встановлення зв'язку з вектором соціального розвитку.

Об'єктом дослідження, в рамках інституційного підходу в юриспруденції, можуть бути: 1) організації, 2) правила і норми, 3) моделі поведінки і соціальні

практики, 4) менталітет (когнітивні образи й уявлення), 5) стійкі реальні та віртуальні форми організації спільної діяльності індивідів.

Інституційний підхід на теперішній час посідає важливе місце не тільки в економічних, але й в юридичних дослідженнях. Завдяки використанню інституційного підходу стає можливим розкриття особливостей розвитку та формування ключових соціальних інститутів, а відтак і норм, які створюються для впорядкування відносин у цій сфері. Інституційний світ зі своїми правилами і організаціями, елементами і функціями розвивається в силу рушійної енергії потреб соціуму, для задоволення й обслуговування яких ці інститути, власне, і створюються.

На теперішній час дослідження інститутів держави є неможливим без використання міждисциплінарного підходу. Широке використання міждисциплінарного підходу в юриспруденції пов'язано, з одного боку, з появою усе нових і нових напрямків правового регулювання, функціонування інститутів держави під впливом інших сфер людського буття (інформаційне право, міграційне право, енергетичне право, інститут медіації, міністерство інформації), з іншого – з впровадженням власне юриспруденції в інші дисциплінарні області з метою забезпечення перспектив розвитку професійної юридичної сфери за допомогою запозичення підходів, методів, категорій, технік.

Ця нова орієнтація тягне за собою два фундаментальних наслідки. По-перше, вона підводить до розширення поля традиційного дослідження, отже відтепер необхідно вивчати не лише ті інститути, яких регламентовано правом, але й ті, яких повністю або частково правом ігноровано. По-друге, нова орієнтація зобов'язує до зміни точки зору всередині традиційного поля дослідження, – навіть ті соціальні і політичні інститути, яких регламентовано правом, мають вивчатися не тільки в рамках юридичного підходу.

Переваги інституційної теорії полягають у тому, що предметом її пізнання є інститути, які функціонують в усіх без виключення сферах буття суспільства: в економіці, соціальній сфері, сфері права, моралі, релігії тощо. Важливість визначення інститутів як предмета дослідження має прояв в тому, що це поняття,

з одного боку, забезпечує широкий погляд на розвиток різних сфер соціального буття, уможливорює аналіз політичної, економічної, правової системи і суспільства як цілісності.

Із цього приводу О. Петрос зазначає: «...інституціоналізм, як методологічна основа, створює умови для активізації різноманітних міждисциплінарних досліджень соціальних систем, забезпечує відстеження інституціональних кількісно-якісних і сутнісних змін та перетворень різних соціальних інститутів, аналіз інституціональних факторів – сукупності фундаментальних історичних передумов, політичних, економічних, правових, соціальних та духовних (культурних) правил і норм, які визначають рамкові умови функціонування та розвитку соціальних систем як об'єктів державного управління» [125, с. 198].

Розвиток інституційної методології у другій половині ХХ ст. привів до фундаментальної зміни базових принципів аналізу інститутів. Інституціоналізм пропагує еволюційний підхід у дослідженнях суспільного буття, заснованого на міждисциплінарному синтезі. В юриспруденції ця орієнтація означає, що дослідники не повинні більше використовувати суто юридичний аналіз інститутів, а повинні включати його у більш повний і об'ємний аналіз соціологічного і, насамперед, політологічного характеру.

Переваги інституційної теорії полягають в тому, що предметом її пізнання є інститути, які функціонують в усіх без винятку сферах буття суспільства: в економіці, соціальній сфері, сфері права, моралі, релігії тощо. Важливість визначення інститутів як предмета дослідження має прояв і в тому, що це поняття забезпечує широкий погляд на розвиток різних сфер соціального буття, уможливорює аналіз політичної, економічної, правової системи та суспільства як цілісності.

Методологічною основою інституціоналізму є:

1) розширення меж пізнавального процесу шляхом залучення досягнень не тільки юридичної науки, але й інших гуманітарних дисциплін (насамперед політології та соціології),

2) інституціоналізм пропагує еволюційний підхід у дослідженнях суспільного буття, заснованого на міждисциплінарному синтезі. Дослідження інститутів передбачає аналіз динамічних перетворень інституційної системи, її історичних перетворень [126, с. 143],

3) замість методологічного індивідуалізму, тобто аналізу поведінки індивідів, перехід на принципи методологічного холізму, за яким у центрі аналізу виявляються не індивіди, а інститути.

Важливим напрямом сучасних інституційних досліджень є розгляд природи інституціалізації сучасної держави. Розуміння природи інституціалізації сучасної держави є необхідною ланкою загальнотеоретичного осмислення її інституційного виміру. Сучасний інституціоналізм розглядає інститути як набір формальних і неформальних правил, які структурують поведінку індивідів. Однак серед неоінституціоналістів не існує єдиної думки з приводу переліку цих правил гри і обмежувальних рамок. Водночас представники соціологічного інституціоналізму включають до цього переліку норми, культуру, символи, звичаї або навіть міфи і церемонії, тоді як представники раціонального інституціоналізму розглядають інститут як набір правил, які структурують поведінку індивідуума і прийняття ним рішень [127, с. 56].

Слід погодитися з позицією професора А. Грейфа, який крім правил поведінки в рамках інституту називає й інші елементи – уявлення та організації. Правила й організації – спостережувані компоненти інституту, уявлення – приховані [128, с. 917].

Виходячи з того, який з елементів інституту є домінуючим, інститути можуть існувати у формі організацій, нормативів і уявлень. При подальшому розгляді інституціалізації держави ми будемо керуватися саме таким широким розумінням інститутів.

Важливим чинником становлення держави як сучасної стає побудова цілісної та стабільної інституційної системи, здатної забезпечити взаємодію політичної, економічної та інших систем сучасного суспільства. Тому перед

сучасним державознавством постає завдання визначення основних напрямів та способів побудови цілісної та стабільної інституційної системи сучасної держави.

Основними факторами та умовами, що дозволяють досягти політичної стабільності в державі є: легітимність політичного режиму в державі та його легальність, підтримання високого рівня довіри населення до владних структур через подолання бюрократичних перепон та корупції всередині країни, здатність політичної системи ефективно функціонувати та максимально швидко реагувати на зовнішні та внутрішні виклики, наявність ефективної правової системи в державі, гарантування прав і свобод людини, а також підтримання прагнення населення до участі в політичному житті країни, знаходження максимального балансу між нормами моралі та права в суспільстві, підтримання оптимальної класової структури суспільства, запобігання гострих соціально-етнічних і релігійних конфліктів всередині держави, наявність ефективної політичної комунікації та взаємодії влади з народом, використання владою міжнародного досвіду з державно-політичного розвитку [129, с.27].

У системному сенсі вираз «стабільність» має досить чітке значення. Стабільність передбачає сталість інституційних зв'язків у суспільстві, наявність необхідних інститутів, в рамках яких формуються стійкі зв'язки між індивідами, а також цілей, стимулів і зворотних зв'язків, які є спонукальними мотивами або демотиваторами (інгібіторами) соціальної поведінки [130, с. 27-30].

Можна виділити три основні компоненти інституційного базису, що впливає на стабільність держави:

- 1) рівень політичної активності населення,
- 2) рівень інституалізації,
- 3) модель інституційної структури.

Особливо важливими є другий і третій компонент. Залежно від інституційної ієрархії (моделі інституційної структури), той чи інший владний інститут може робити визначальний внесок у забезпечення стабільності. Ключ до стабільного стану політичної системи і держави в світовій історії мав різні

види, але як мінімум одна складова залишалася незмінною в будь-якому суспільстві – політичні і державні інститути.

Важливою запорукою цілісності і стабільності сучасної держави є забезпечення її інституційної стійкості. Варто погодитись з позицією О.О. Резнікової, що держава може вважатися стійкою, якщо вона здатна безперебійно функціонувати в нормальному режимі, адаптуватися до мінливих умов а також відновлюватися після руйнівних наслідків явищ/дій будь-якої природи до бажаної рівноваги (на попередньому або на новому рівні) за умови збереження безперервності процесу управління. Відповідно до такого розуміння, компонентами інституційної стійкості є:

- надійність (здатність системи передбачати ризики, долати збої у роботі, що виникають внаслідок дії загроз),
- існування резервів (наявність у системі додаткових спроможностей, які можуть бути задіяні внаслідок виходу з ладу основних, а також альтернативних планів, стратегій розвитку),
- адаптивність (здатність пристосовуватися до кризових умов, можливість трансформувати негативні результати в позитивні, застосовувати творчі/інноваційні рішення),
- реагування (здатність до швидкої мобілізації зусиль в умовах дії загрози/кризи),
- відновлення (здатність системи забезпечувати виживання, пристосування до нових обставин, що виникли під руйнівним впливом кризи, еволюцію) [131, с. 24].

Ступінь стійкості і стабільності будь-якої системи визначається, як правило, її здатністю ефективно здійснювати прямий і зворотній зв'язок. Можна констатувати, що стабільність і цілісність інституційної системи сучасної держави значною мірою залежать від ефективності її інститутів.

Функціонування будь-якої соціальної системи виявляється успішним там, де її інститути ефективні і справедливі. За відсутності згоди щодо того, що справедливо і що несправедливо, індивідам важче координувати свої плани

досить ефективно для досягнення взаємної вигоди. І навпаки, неефективні політико-правові інститути не можуть забезпечити справедливості і втрачають свою легітимність. Саме тому будь-якій великій соціальній реформі повинні передувати заходи, що забезпечують правову справедливість як умова її успіху. Бо тільки в цьому випадку така реформа може зустріти схвалення і підтримку громадян [132, с. 196].

Ефективне функціонування інститутів сучасної держави потребує високого рівня загальної та інституційної довіри, тоді як низькі значення обох показників призводять до аномії та ерозії політики як простору загальної волі й загальних інтересів.

Таким чином, проблема ефективності інститутів виявляється безпосередньо пов'язаною з проблемою визнання суспільством правомірності, справедливості існуючої влади. І хоча в розпорядженні еліти, здавалося б, знаходяться всі ресурси влади, це не може гарантувати їй стійкості свого становища без набуття вирішального ресурсу – добровільної згоди на те основної частини населення.

Підтримка громадянами інститутів держави передбачає: а) адекватне розуміння цілей, намірів, програм дій органів державної влади, б) довіру до них, в) участь громадян в реалізації програм, вирішенні нагальних проблем і питань спільно з органами влади. Довіра громадян інститутам держави – вихідний момент взаєморозуміння і взаємодії влади та населення.

Формування інституційної системи сучасного суспільства призводить до зміни ролі державних інститутів і держави в ній. Сучасна інституційна система характеризується високим ступенем інституційних взаємодій при низькому рівні ієрархізації та різновекторності руху інформації, що призводить до рівномірного розподілу ресурсів і владних повноважень. В інституційній системі сучасної держави формується декілька осередків інституціоналізації, внаслідок чого формується нова конкурентна парадигма розвитку інститутів сучасної держави.

Можна виокремити три основні напрями цієї конкуренції – 1) глобальний рівень, на якому, з одного боку, формується міждержавний «ринок інститутів»,

а з іншого – відбувається посилення інституційної конкуренції між державами та міжнародним організаціями, 2) локальний рівень, на якому формується конкурентне середовище у відносинах між загальнодержавними і регіональними інститутами, 3) у державах, які перебувають у стані модернізації, відбувається також інституційна конкуренція між формальними та неформальними інститутами.

Важливим фактором побудови цілісної стабільної інституційної системи є ефективне вирішення конфліктів у суспільстві. Найефективнішим способом зменшення негативного та деструктивного впливу майже всіх видів конфліктів є їх регулювання, яке на противагу придушенню та «відміні» є більш успішним, оскільки воно більше відповідає соціальній реальності. При цьому конфлікти не зникають шляхом їх регулювання. Там, де існує суспільство, існують також конфлікти. Проте форми регулювання впливають на негативний та деструктивний, насильницький потенціал конфліктів [133, с. 50].

Інституційна система сучасної держави повинна бути відкритою, надаючи громадянам та їх організаціям можливість вираження суперечливих вимог, які стикаються між собою, що надає можливість змінювати свою структуру і усувати джерело незадоволення.

Інституційним базисом суспільної стабільності є баланс у відносинах держави і громадянського суспільства. Умовою суспільної стабільності є реальна соціально-економічна та духовно-гуманітарна інституціоналізація, оскільки інститути найкраще регулюють і узгоджують різні інтереси, зменшують ризик, невідомість і невизначеність, дозволяють оптимізувати відносини між усіма економічними суб'єктами суспільства [130, с. 31].

Відповідно, основою забезпечення цілісності і стабільності інституційної системи держави повинна стати інституціоналізація державної влади. Чим вищий рівень інституціоналізації, тим стабільнішою і ціліснішою буде інституційна система сучасної держави.

С. Хантінгтон називає чотири критерії інституціоналізації: адаптивність, складність, автономія, згуртованість. Якщо інститут успішно пристосовується до

умов зовнішнього середовища, то рівень його інституціоналізації підвищується. Чим частіше в рамках інституту довелось вирішувати проблему мирного переходу влади з одних рук до інших, і чим частіше змінювалися його керівники, тим вищим ставав рівень інституціоналізації. Інститут, який зміг адаптуватися до змін у навколишньому середовищі та пережив одну або кілька змін у своїх основних функціях, має більш високий рівень інституціоналізації і знаходить власне життя, яке не звужується до конкретних функцій – «в цьому тріумф організації над її функцією».

Інституціоналізація в аспекті автономії означає що інститут не є простими виразниками інтересів і інструментом конкретних суспільних груп. У розвинутій політичній системі автономію системи захищають механізми, які обмежують і стримують вплив груп шляхом уповільнення входження нових груп у політику, або через політичну соціалізацію змінюють установки і поведінку найбільш політично активних членів групи. Така політична система інкорпорує нові суспільні сили і нові кадри, не жертвуючи своєю інституційною цілісністю [134, с. 12-24]

Б. Гай Пітерс, погоджуючись з критеріями С. Хантінгтона, доповнює їх ще двома – конгруентністю і ексклюзивністю. Конгруентність (congruence), означає, що відносини всередині інститутів відповідають соціальним відносинам, які упорядковуються і підтримуються цими інститутами. Якщо інститути не конгруентні, то не можна очікувати, що вони продовжать існувати і будуть ефективними. Поняття конгруентності відображає також відмінності між цінностями еліт і цінностями мас. Отже, у разі серйозної розбіжності між цінностями еліт, відбитими в інститутах, і цінностями мас, виникає дисонанс, який може стати згубним для інститутів.

Критерій ексклюзивності (exclusivity), на думку Б. Г. Пітерса, пов'язаний з інтенсивністю функціональної конкуренції між інститутами. Коли таке змагання є незначним або воно відсутнє взагалі, то можна очікувати, що інститут буде функціонувати тривалий час. Коли ж існує безліч інститутів, які прагнуть

здійснювати одні й ті ж завдання, то конкуренція має чимось завершитися, часто – «кінцем» одного або значної кількості інститутів [135, с. 9].

Виходячи з цього, основними напрямками інституціоналізації сучасної держави мають стати:

- ефективність, що пов'язано з ідеєю розвитку та необхідністю більшої продуктивності публічного сектора,
- модернізація, у цьому випадку йде мова про використання нових технологій та інноваційних можливостей громадських агентів,
- прозорість і підконтрольність громадянському суспільству інститутів держави.

Можна виокремити зовнішній та внутрішній аспекти інституціоналізації сучасної держави. Для того щоб інституціоналізація завершилась успішно, зовнішній аспект інституціоналізації повинен вирішувати такі завдання:

1. Аналіз функціональних завдань інститутів державної влади, їх структурних підрозділів, розроблення та впровадження методів планування й оцінювання ефективності їх діяльності.

2. Перехід до сучасних методів фінансування та бюджетного менеджменту, орієнтованим не на утримання структури, а на виконання функцій і досягнення результатів, використання сучасних методів оцінювання ефективності використання бюджетних коштів.

3. Розвиток нормативно-правової бази функціонування інститутів держави спрямованої в першу чергу на структурування сервісної організації інститутів держави, їх цілепокладання на надання послуг, забезпечення ефективної взаємодії з іншими державними інститутами, громадянами та юридичними особами.

4. Удосконалення системи документообігу на базі єдиних стандартів, розвиток електронного документообігу.

5. Інвентаризація ключових точок взаємодії державного апарату з громадянами та юридичними особами, визначення функцій і проблем, що викликають напругу, раціоналізація і спрощення процедур взаємодії.

6. Забезпечення інформаційної відкритості та удосконалення системи підготовки і підвищення кваліфікації кадрів державної служби.

Внутрішній аспект інституціоналізації повинен розкривати структурно-функціональні особливості взаємодії інститутів сучасної держави. Можна визначити такі напрями внутрішньої інституціоналізації:

1. Однотипні функції, за можливості, мають бути згрупованими разом для забезпечення економії та запобігання інституційної конкуренції в системі інститутів сучасної держави.

2. Допоміжні функції, які дають змогу організації здійснювати свої основні функції, мають бути відокремлені від інших функцій.

3. Має бути забезпечений чіткий і спрощений порядок звітності.

4. Підрозділи повинні мати «життєздатні» розміри. Різні організаційні підрозділи мають здійснювати різні функції.

5. Організаційні структури повинні враховувати місцеву історію, культуру й умови.

6. Державні службовці та посадові особи повинні володіти оптимальними управлінськими повноваженнями.

7. Організаційні структури мають бути сумісними з нормами міжнародного права, а за наявності конфліктів між нормами національного та міжнародного права останні мають висуватися на перший план, з розглядом різних варіантів внесення змін і доповнень до законодавства.

Підводячи підсумок зазначимо, що основними передумовами інституційної цілісності і стабільності сучасної держави є:

1. Здатність ефективно реалізовувати функції держави, впорядкованість та взаємозумовленість інститутів і функцій.

2. Адаптивність, здатність вирішувати конфлікти в суспільстві та відповідати вимогам інституційної конкуренції.

3. Інституційна стійкість

4. Легітимність, підтримка громадянами інститутів держави.

Побудова цілісної і стабільної інституційної системи сучасної держави означає паралельний і комбінований розвиток місцевих, національних і наднаціональних політико-адміністративних структур. І саме починаючи з визнання цього факту роль держави має бути переосмислена. Під цим розуміється фактична необхідність для держави відповідати на виклики дефіциту демократичної легітимності, з яким вона стикається. Сучасні суспільства, в дійсності, стають все більш і більш складними, що впливає з виникнення на політичній сцені все більшої кількості інститутів та формування конкурентного інституційного середовища.

Найважливішою умовою зміцнення цілісності та стабільності сучасної держави є подальше вдосконалення демократичного механізму оптимізації інтересів центру, який уособлює загальний рівень потреб суспільства і регіонів, що представляють специфічні інтереси окремих частин держави. Побудова цілісної та стабільної сучасної держави потребує такої системи інститутів державної влади, яка дасть можливість досягти основних цілей розвитку країни, враховуючи значне зростання економіки, скорочення масштабів бідності та набуття здатності ефективно конкурувати в масштабах глобальної економіки.

Сучасний етап інституціоналізації державної влади має бути спрямований: на підвищення якості та доступності державних послуг, на обмеження втручання держави в економічну діяльність. Першочерговим завданням у побудові стабільної та цілісної інституційної системи сучасної держави є забезпечення ефективності і справедливості інститутів сучасної держави. Вирішальну роль в цьому відіграє інституціоналізація заснована на продуманих і послідовних інституційних перетвореннях.

REFERENCES

1. Ярошевська Т.В. Шляхи вдосконалення національного законодавства у сфері інтелектуальної власності: аналіз реформи та концепція відродження України у післявоєнний час. Науковий вісник ДДУВС. 2022. Спеціальний випуск № 2. С. 435-442.
2. Каткова Т.Г. Штучний інтелект в Україні: правові аспекти. Право і суспільство. 2020. №6. С. 46-55.
3. Шишка Н.В. Щодо відшкодування шкоди, завданої використанням технологій штучного інтелекту: стан правового регулювання в Україні та досвід ЄС. Проблеми цивільного права та процесу: тези доп. учасників наук.-практ. конф., присвяч. 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Вінниця, 19 травня 2023 р.). С. 272-279.
4. Ярошевська Т.В. Значення для України використання штучного інтелекту в умовах війни та післявоєнний час. Сучасні тенденції розвитку приватно-правових відносин в умовах євроінтеграційних процесів: тези доп. учасників II Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 16 листопада 2023 р.). Дніпро: ДДУВС, 2023. С. 322-324.
5. Томіна В.Ю., Мукоїда Р.В. Особливості використання штучного інтелекту в умовах воєнного стану на території України. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 6. С. 410-413.
6. Ярошевська Т.В. Проблеми охорони прав промислової власності в Україні: монографія. Дніпро: Видавець Біла К.О., 2020. 372 с.
7. Ярошевська Т.В. Правова охорона, захист та комерціалізація об'єктів права промислової власності в умовах євроінтеграційних процесів. Ампаро. 2022. Том. 2. С. 166-172.
8. Kovalev, V.I. Motivyi povedeniya i deyatel'nost [Motives of behaviour and activity]. – М : Publishing Centre «Nauka», 1988 – P.128-141.
9. Obschaya psihologiya [General Psychology]/Edited by V.V.Bogoslovskii, A.G. Kovaliova, A.A. Stepanova– М.: Prosveschenie. 1991. – 544 p.
10. Bodalev A.A. Psihologiya o lichnosti [Psychology about personality] – М., 1988. — 433 p.
11. Valitskas G.K., Gippenreiter Yu.B. Samoosenka u nesovershennoletnikh pravonarushitelei // Voprosy psikhologii [Self-affirmation and self-esteem in juvenile offenders] – 1989, no. 5, pp. 45–55.
12. Vvedenie v prakticheskuyu sotsialnuyu psihologiyu [Introduction to the Practical Social Psychology]/ Edited by Yu.M.Zhukov, L.A.Petrovskaya, O.V.Soloviova. – М., 1996. – 621 p.

13. 30 years of the Law of Ukraine "On Forensic Expertise": current state and prospects for improvement. Materials of the All-Ukrainian scientific and practical conference (Odesa, February 15, 2024). Odesa: ONDISE, 2024, 214 p. [in Ukrainian].
14. Zaiats R. Ya. (2023). [Perspektyvnyi napriam vykorystannia spetsialnykh znan u kryminalnomu sudochynstvi ta formuvanni natsionalnoi bezpeky Ukrainy]. A promising direction of the use of special knowledge in criminal justice and the formation of national security of Ukraine. State security of Ukraine in conditions of Russian aggression: topical issues of expert forensic and scientific and technical support: collection of materials of the All-Ukrainian Scientific and Practical Conference, August 22, 2023. Kyiv: USTF SSU, 52-56 p. [in Ukrainian].
15. On the national security of Ukraine: Law of Ukraine dated 31.03.2023 No. 2469-VIII // Data base "Legislation of Ukraine / Law of Ukraine. [Pro natsionalnu bezpeku Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 31.03.2023 № 2469-VIII [Electronic resource - retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>] (accessed 10.02.2024). [in Ukrainian].
16. What is tactical clothing and how should it look like [Electronic resource - retrieved from: <https://ogo.ua/articles/view/2022-08-10/125761.html>] (accessed 10.02.2024). [in Ukrainian].
17. M TAC. [Electronic resource - retrieved from: <https://m-tac.pl/uk/about-us,10>] (accessed 10.02.2024). [in Ukrainian].
18. Office of the Prosecutor General. Supply of poor-quality uniforms for the Armed Forces of Ukraine for more than UAH 35 million - the director of the company was exposed. [Electronic resource - retrieved from: <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/postavka-neyakisnogo-formenogo-odyagu-dlya-zsunaponad-35-mln-grn-vikrito-direktora-tovaristva> (accessed 10.02.2024). [in Ukrainian].
19. Commodity science. Terms and definitions. SSCU 3993-2000. Effective from 2001-01-01. Kyiv, Derzhstandard of Ukraine, 2000, 24 p. [in Ukrainian].
20. On the approval of the Instructions on the appointment and conduct of forensic examinations and expert studies and Scientific and methodological recommendations on the preparation and appointment of forensic examinations and expert studies. Order of the Ministry of Justice of Ukraine dated 08.10.98 No. 53/5. Document z0705-98. [Electronic resource - retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (accessed 12.02.2024). [in Ukrainian].
21. Grabchenko A. I., Fedorovych V. O., Harashchenko Y. M. (2009). [Metody naukovykh doslidzhen] Methods of scientific research. Kharkiv: NTU "KhPI", 142 p. [in Ukrainian].

22. Zayats R. (2022). Laboratory methods of research and a modern forensic examinations in Ukraine. The 9th International scientific and practical conference "Modern scientific research: achievements, innovations and development prospects" (February 20-22, 2022). MDPC Publishing, Berlin, Germany, 399-402 pp. [in English].
23. Dolynskiy S. M., Yarovy O. D., Bednarchuk M. S. (2022). [Osoblyvosti zastosuvannya spetsialnykh znan pro tovary pid chas provedennia ekspertnykh doslidzhen] Peculiarities of applying special knowledge about goods during expert research. The current state and prospects for the development of natural sciences in medical education: Materials of the III All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference with International Participation (Kropyvnytskyi, March 18, 2022). Kropyvnytskyi: "Exclusive-System" PE, 167-171 pp. [in Ukrainian].
24. Bednarchuk M. S. (2015). [Naukovi osnovy formuvannia asortymentu i yakosti vzuttia spetsialnoho pryznachennia] Scientific bases of formation of assortment and quality of special purpose footwear: monograph. Lviv: Publishing House of the Lviv Commercial Academy, 528 p. [in Ukrainian].
25. State University of Trade and Economics. Scientific research work. [Electronic resource - retrieved from: <https://knute.edu.ua/blog/read/?pid=16291> (accessed 12.02.2024)]. [in Ukrainian].
26. National University of Food Technologies. Scientific repository. [Electronic resource - retrieved from: <https://dspace.nuft.edu.ua/jspui/> (accessed 12.02.2024)]. [in Ukrainian].
27. Ukrainian Research Institute of Leather and Footwear Industry. [Electronic resource - retrieved from: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/00302391/ (accessed 12.02.2024)]. [in Ukrainian].
28. State enterprise "Ukrainian research and training center for problems of standardization, certification and quality". Order No. 71 of March 18, 2020 "On Adoption of National Standards." [Electronic resource - retrieved from: http://www.leonorm.lviv.ua/p/NLDOC/2020/Nak_71.htm (accessed 12.02.2024)]. [in Ukrainian].
29. Bednarchuk M. S., Zayats Y. I., Dolynskiy S. M., Yarovy O. D. (2021). [Vstanovlennia reitynhu vyrobnykiv tovariv za rivnem pokaznykiv yikh spozhyvnykh vlastyvostei] Establishing a rating of manufacturers of goods according to the level of indicators of their consumer properties. Current issues of expert and evaluation activities: materials of the II International Scientific and Practical Conference (Starobilsk-Poltava, November 25-26, 2021). Kharkiv: I.S. Ivanchenko Publishing House, 142-145 pp. [in Ukrainian].
30. Dubinina A. A., Ovchinnikova I. F., Dubinina S. O. and others. (2010). [Metody vyznachennia falsyfikatsii tovariv] Methods of determining the counterfeiting of goods. Kyiv: "Professional" Publishing House, 272 p. [in Ukrainian].

31. Roman Zayats (2023). [Naukovi publikatsii pratsivnykh sudovo-ekspertnykh ustanov yak dzherelo nabuttia dosvidu vyrishennia problem sudovo-ekspertnoi diialnosti] Scientific publications of employees of forensic expert institutions as a source of acquiring experience in solving problems of forensic expert activity. Experience and problems of forensic expert activity in the conditions of martial law in Ukraine: materials of all-Ukrainian science and practice. conf. (Lviv, Kyiv, Odesa - September 28, 2023): abstracts of reports / resp. ed. Roman Zayats, Yuriy Chechil, Dmytro Kishko - Lviv: Rastr-7, P.9-12. DOI: 10.32782/28-09-2023-328. [in Ukrainian].
32. On the approval of the "Regulations on the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine". Order of the Ministry of Internal Affairs of November 3, 2015 No. 1343. Document z1390-15. [Electronic resource - retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1390-15#Text> (accessed 14.02.2024)]. [in Ukrainian].
33. Official website of the Lviv of the Ministry of Internal Affairs. Section "Scientific activity", subsection "Archive of scientific works". [Electronic resource - retrieved from: <http://ndekc.lviv.ua/naukrob.html> (accessed 14.02.2024)]. [in Ukrainian].
34. Forensic Herald. Scientific and practical collection. Home page. [Electronic resource - retrieved from: <https://visnyk.dndekc.mvs.gov.ua/index.php/visnuk/main> (accessed 14.02.2024)]. [in Ukrainian].
35. Forensic Bulletin. Requirements for the structure and technical design of articles. [Electronic resource - retrieved from: https://visnyk.dndekc.mvs.gov.ua/index.php/visnuk/requirements_for_the_structure_and_technical_design_of_articles/ (accessed 14.02.2024)]. [in Ukrainian].
36. Expert Service of the Ministry of Internal Affairs. Kirovohrad Research Expert Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. The ongoing international scientific and practical conference "Actual issues of improving forensic and law enforcement activities". [Electronic resource - retrieved from: <https://ndekc-kirovograd.org.ua> (accessed 14.02.2024)]. [in Ukrainian].
37. Bednarchuk M.S., Zayats Y.I., Dolynskyi S.M., Yarovy O.D. (2023) [Osoblyvosti sudovoi tovaroznavchoi ekspertyzy shkilnykh mebliv] Peculiarities of forensic commodity examination of school furniture. Notice 2. Commodity characteristics of furniture for the New Ukrainian School when performing a forensic commoditization examination. Forensic Bulletin: scientific and practical. coll. / [edited by: I. M. Okhrimenko (chief editor) and others]. SSRFCC of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine; NAVS Kyiv: SSRFCC of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, 2023. No. 1(39). P.100-116. DOI: 10.37025/1992-4437/2023-39-1-100 [in Ukrainian].
38. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право : підручн. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.

39. Адамова О.С. Співвідношення понять морського публічного й морського приватного права. Актуальні проблеми держави і права. 2011. № 59. С. 204-211. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/apdp_2011_59_29.pdf (дата звернення: 04.03.2024).
40. Щипцов О.О. Вплив державної морської політики України на імплементацію міжнародного морського права у сфері безпеки торговельного мореплавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Одеса, 2012. 19 с.
41. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28.06.1996. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 04.03.2024).
42. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
43. Про затвердження Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства : Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1137. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1137-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
44. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства : наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
45. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті : наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
46. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27.02.2014 № 794-VII. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
47. Про центральні органи виконавчої влади : Закон України від 17.03.2011 р. № 3166-VI. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17#Text> (дата звернення: 04.03.2024).

48. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
49. Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6.03.2022 № 212. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
50. Про службу безпеки : Закон України від 25.03.1992 № 2229-ХІІ. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
51. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-ІІІ. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 04.03.2024).
52. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо запобігання тероризму : Закон України від 21.09.2006 № 170-V. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/170-1 Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/170-1%20Text) (дата звернення: 04.03.2024).
53. Кукшинова О.О., Черниш Ю.І. Особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. Науковий вісник Ужгородського Національного університету. 2021. № 67. С. 196-200. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.67.38>.
54. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
55. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
56. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-ІХ. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 04.03.2024).
57. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті : Наказ Мінтранс України від 20.11.2003 року № 904. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> (дата звернення: 04.03.2024).

58. Офіційний вебсайт Міжнародної морської організації (IMO). URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 04.03.2024).
59. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) : міжнародний документ від 01.11.1974. Вебсайт Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74> (дата звернення: 04.03.2024).
60. Шаллан Ф. Морське піратство у міжнародному праві та національне законодавство України. Право України. 1998. № 3. С. 96-99.
61. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право : підручник. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.
62. Моряков К. Нетиха гавань. Виклики для судновласників в українських портах. Юридична газета. №20 (750). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/netiha-gavan-vikliki-dlya-sudnovlasnikiv-v-ukrayinskih-portah.html> (дата звернення: 04.03.2024).
63. Волков А. Морський бізнес під час війни: тренди та виклики. Юридична газета. №3-6 (761–764). URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/morskiy-biznes-pid-chas-viyni-trendi-ta-vikliki.html> (дата звернення: 04.03.2024).
64. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року : Закон України від 03.06.1999 № 728-XIV. Офіційний вебсайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14/card2#Card> (дата звернення: 04.03.2024).
65. Ozanan F., Rocha G. The International Tribunal for the Law of the Sea: jurisdictional and procedural issues relating to the compliance with and enforcement of decisions. Hamburg : Hamburg University Press, 2001. 281 p.
66. Толкаченко О.В. Природоохоронні аспекти в Конвенції ООН з морського права 1982 року. Правова держава. 2016. №22. С. 144-150. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILEA=&2_S21STR=Prav_2016_22_27 (дата звернення: 04.03.2024).
67. Галімурка П.І. Механізм призначення тимчасових заходів у спорах щодо тлумачення або застосування Конвенції ООН з морського права. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2023. Том 2. № 76. . 212-219. URL: <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/281630/275857> (дата звернення: 04.03.2024).

68. Короткий Т.Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. Одеса : Фенікс, 2019. Вип. 64. С. 209-222.
69. Стрельцова Є.Д. Регіональна уніфікація міжнародного приватного морського права: досвід країн Скандинавії. Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. Правознавство. 2015. Т. 20. Вип. 2(27).
70. Регламент Ради 1108/70/ЄЕС від 04.06.70 щодо введення облікової системи витрат на інфраструктуру залізничного, автомобільного і внутрішнього водного транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
71. Регламент Ради 1107/70/ЄЕС від 4 червня 1970 р. про надання допомоги залізничному, автомобільному та внутрішньому водному транспорту. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
72. Регламент Ради 1889/84/ЄЕС від 26 червня 1984 р. про запровадження спеціальних заходів в інтересах Спільнот, які відносяться до транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
73. Регламент Ради 3600/82/ЄЕС від 30.12.1982 р. щодо надання обмеженої допомоги у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
74. Регламент Ради 4059/86/ЄЕС від 22 грудня 1986 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
75. Регламент Ради 4070/87/ЄЕС від 22.12.1987 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
76. Регламент Ради 4048/88/ЄЕС від 19.12.1988 р. щодо надання фінансової підтримки проектам у сфері транспортної інфраструктури DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
77. Директива 2236/95/ЄС від 18 вересня 1995 р., що визначає правила надання Співтовариством фінансової допомоги у сфері Транс'європейських мереж. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
78. Регламент Ради 1655/99/ЄС від 19 липня 1999 р. про внесення змін та доповнень до Регламенту 2236/95/ЄС DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>
79. Регламент Європейського Парламенту та Ради 807/2004/ЄС від 21 квітня 2004 р. щодо змін Директиви 2236/95/ЄС. DOI: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/reglament-radi-es>

80. Постанова КМУ від 20 березня 1998 р. N 346 Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні Із змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України від 1 липня 2002 року N 878, від 4 вересня 2003 року N 1402, від 29 жовтня 2003 року N 1688, від 25 серпня 2004 року N 1118 від 3 серпня 2005 року N 710 DOI: https://www.mdoffice.com.ua/ua/0038/aMDODOc.html?p_file=84&p_page=54&cont ext=
81. Постанова КМУ від 12 квітня 2006 р. N 496 Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF#Text>
82. Розпорядження КМУ від 15 вересня 2010 р. № 1838-р Про схвалення Концепції Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011—2015 роки DOI: <https://www.kmu.gov.ua/nras/243653112>
83. Постанова КМУ від 23 серпня 2016 р. № 554 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/554-2016-%D0%BF#Text>
84. Постанова КМУ від 14 квітня 2021 р. № 408 Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2021-2027 роки. DOI: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2021-%D0%BF#Text>
85. Грибан В.Г. & Негодченко О.В. (2011). Охорона праці. Київ: Центр учбової літератури.
86. Fotteler, M.L., Andrioti Bygvraa, D., & Jensen, O.C. (2020). The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics. BMC public health, 20, 1-9.
87. Bauer, P.J. (2007). The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or and Impediment to True Reforms? Chicago Journal of International Law, 8, 643.
88. Mantoju, C.D. (2021). Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer's perspective. Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, 5(3), 107-119.
89. Ntovas, A.X. (2014). Maritime Labour Convention. International Legal Materials, 53(5), 933-1018.
90. Vatan, P. (2018). Reflections on Challenges for Implementation of Maritime Labour Convention. Journal of Maritime Transport Industry, 4(3), 27-32.
91. Dragomir, C. (2019). Postmodern Maritime Human Resources Management—Amending the Maritime Labor Convention with Gender Requirements. Postmodern Openings, 10(1), 21-35.

92. Zhao, L., Zhang, P., Zhao, M., & He, G. (2023). From Marx to Market: a legal and empirical analysis of the maritime labour convention in China. *Asia Pacific Law Review*, 31(2), 329-357.
93. Zarie, M. H., & Barati, A. N. (2021). The Consideration of Maritime Labor Convention Standards for social rights and employment of Seafarers. *International Journal of Maritime Policy*, 1(1), 83-100.
94. Jing, H. (2023). Study on the Liability of Shipowners for the Protection of the Abandoned Seafarers under the Maritime Labor Convention. *Science of Law Journal*, 2(11), 33-39.
95. Кельман М.С. Юридична наука: проблеми методології : монографія. Тернопіль : ТЗОВ Тернограф, 2011. 492 с.
96. Крижановський А.Ф. Коломоєць О.В. Методологія та структура державознавства: кілька гостроактуальних проблем Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2013. № 5. С. 9-12.
97. Оборотов Ю.М. Про актуальні напрями досліджень у теорії держави. Актуальні проблеми держави і права. 2007. Вип. 39. С. 42-46.
98. Серебро М. В. Постнекласичні тенденції в методології юриспруденції. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: ПРАВО. 2019. Випуск 55. Том 1 С. 54-58
99. Кельман М. Осмислення методологічних підходів у сучасному правознавстві. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Юридичні науки. 2018. № 894. С. 24-30.
100. Фальковський А. О. Поняття та функції методологічних підходів у сучасних правових дослідженнях. Актуальні проблеми держави і права. Вип. 45. С.40-44.
101. Тихомиров О. Д. Компаративний підхід як основа методології юридичної компаративістики. Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. 2006. № 32. С. 229-234.
102. Богуцький П.П. Системність методів загальнотеоретичної юриспруденції. Методологія та інноватика загальнотеоретичної юриспруденції : монографія / за заг. Ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс 2019. С. 120-130.
103. Серебро М. В. Сутність та перспективи використання аксіологічного підходу в державознавстві. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2014 № 11 том 1. С. 50-52
104. Кривцова І.С. Синергетика як концептуальний пласт методології юриспруденції. Методологія та інноватика загальнотеоретичної юриспруденції : монографія / за заг. Ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс 2019. С. 95-105.

105. Чухно А. Інституціоналізм: теорія, методологія, значення. Економіка України. 2008. № 6. С. 4-12.
106. Філософський енциклопедичний словник / голова ред. колегії В.І. Шинкарчук. Київ: Абрис, 2002. 742с. С. 242.
107. Юридична енциклопедія в 6 т. Т. 2 / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. К.: «Укр. енцикл.», 1998. 744с.
108. Veblen T. The theory of the Leisure Class. An Economic Study of Institutions. New York: B.W. Huebsch, 1922. 404 p.
109. The French Institutionalists: Maurice Hauriou, Georges Renard, Joseph T. Delos, edited by Albert Broderick. Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 1970. 370p.
110. Cezary Węgliński Maurice Hauriou's Theory of the Institution: Legal Institutionalism and the Science of the State. ARCHIWUM FILOZOFII PRAWA I FILOZOFII SPOŁECZNEJ 2022 №3 P. 88-102.
111. Hauriou, M. La théorie de l'institution et de la fondation. Essai de vitalisme social (reprint). In M. Hauriou, Aux sources du droit. Le pouvoir, l'ordre et la liberté. Cahiers de la Nouvelle Journée, 1933. no 23. pp. 89-128.
112. Hauriou Maurice, L'Institution et le droit statutaire. Récueil de Législation de Toulouse. 1906. 2e série T. 11. P. 134–182.
113. Демиденко Г. Г. Історія вчень про державу і право. Харків : Факт, 2001. 384 с.
114. Нестеренко О.П. Вплив сучасної інституційної теорії на розвиток економічної науки. Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України : зб. наук. праць. Суми : УАБС НБУ, 2004. Т. 11. С. 138–146.
115. Боднарів О.Г. Становлення категорії політичного інституту. Наукові записки КНТУ. 2011. Вип. 11. Ч. 1. С. 104-108. С. 107.
116. Дрьомін В.М. злочинність як соціальна практика. Одеса : Юрид. літ-ра, 2009. С. 161.
117. Schultz T. Investment in Human Capital. N.Y., 1971. P. 249.
118. Норт Д. Інституції, інституційна зміна та функціонування економіки / пер. з англ. Київ : Основи, 2000. С. 72.
119. Commons J. Institutional Economics: Its Place in Political Economy. New York: McMillan, 1934. P. 69.
120. J. Fagg Foster. The Effect of Technology on Institutions. Journal of Economic Issues. 1981. Vol 15, № 4. P. 908.
121. John R. Searle What is an institution? Journal of Institutional Economics 2005 № 1. P. 1–22.

122. Geoffrey M. Hodgson What Are Institutions? *Journal of Economic Issues*. Vol. 40, No. 1 (Mar., 2006), pp. 1-25.
123. Лотюк О. Інституціоналізація як метод наукового пізнання громадянського суспільства. *Публічне право : наук.-практ. юрид. журнал*. 2014. № 3. С. 187.
124. Баштанник О.В. Історичний інституціоналізм у політичній науці: конкретизація аналітичного поля застосування. *Грані*. 2012. № 8. С. 114.
125. Романюк А. Новий інституціоналізм та поняття інституту в політичній науці. *Вісник львівського університету. Філософські науки*. 2006. Вип. 9. С. 192.
126. Шпикуляк О. Г. Інституціоналізм як методологія міждисциплінарного пошуку в економічній теорії. *Економіка АПК*. 2009. № 11. С. 141–147.
127. Judge D. *Political Institutions in the United Kingdom*. Oxford : Oxford University Press, 2005. P. 56.
128. Greif A. Cultural Beliefs and the Organization of Society: A Historical and Theoretical Reflection on Collectivist and Individualist Societies. *The Journal of Political Economy*. 1994. № 102. P. 915–918.
129. Козьмініх А.В. Основні механізми та особливості політичної стабільності в Україні в умовах політичного транзиту. *Філософія та політологія в контексті сучасної культури*. 2020. Т. 12, Вип. 1(25). С. 123-132.
130. Лагутін В. Д. Інституційна природа суспільної стабільності в Україні. *Економічна теорія та право*. № 1 (32) 2018 С. 23-37.
131. Резнікова О.О. Забезпечення стійкості держави і суспільства до терористичної загрози в Україні та світі. *Стратегічні пріоритети*. 2017. № 3 (44). С. 22-28.
132. Максимов С. І. Справедливість і ефективність як критерії оцінки права. *Проблеми законності : респ. міжвідом. наук. зб.* Харків, 2001. Вип. 49. С. 195–204.
133. Панарін А. С. Політична стабільність та конфлікт: дослідження проблеми взаємозв'язку. *Вісник Дніпропетровського університету*. 2013. Т. 21. Вип. 23 (4). С. 49-58.
134. Huntington Samuel Phillips *Political order in changing societies*. London : Yale University Press, Ltd. 263 P.
135. Peters B. G. *Institutional Theory: Problems and Prospects*. Political Science Series. 2000. 18 p. URL: https://www.ihs.ac.at/publications/pol/pw_69.pdf.