МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Одеська юридична академія»

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ XXI СТОЛІТТЯ: СИНЕРГІЯ НАУКОВИХ, ОСВІТНІХ ТА ТЕХНОЛОГІЧНИХ РІШЕНЬ

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

19 травня 2023 року

У двох томах

Том 2

Видавництво
«Юридика»
2023

УДК 005.332.2(4):316.42(477)"364""20"(062.552)
Є24

Рекомендовано до друку Вченою радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 3 від 16.06.2023 р.)

За загальною редакцією **С. В. Ківалова.**

Відповідальний за випуск **М. Р. Аракелян.**
Матеріали видано в авторській редакції.

Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та
Є24 глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.) / за загальною редакцією С. В. Ківалова. – Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. – Т. 2. – 828 с.

ISBN 978-617-8263-40-9

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень». У другому томі збірника відображено наукові напрацювання вчених, практиків, військовослужбовців у теоретичній та емпіричній площині в умовах повномасштабного військового вторгнення у сферах адміністративного права та процесу, фінансового, морського та митного права, організації та вдосконалення судоустрою, прокуратури, інших правоохоронних органів, адвокатури. Висвітлено питання кримінального права, кримінально-процесуальних аспектів кримінального провадження та кримінологічних особливостей протидії злочинності в умовах воєнного стану, криміналістики, судової експертизи, психології та медицини у забезпеченні судочинства, цивільного та сімейного права, інтелектуальної власності та патентної юстиції, цивільного судочинства, господарського права та процесу. Розглянуто актуальні питання діяльності сучасних бібліотек у закладах вищої освіти, фізичної підготовки здобувачів вищої освіти.

Збірник розраховано на наукових та науково-педагогічних працівників, здобувачів вищої освіти, практичних працівників у сферах юридичної, економічної, соціологічної, політологічної, психологічної, філологічної наук, журналістики та кібербезпеки тощо.

УДК 005.332.2(4):316.42(477)"364""20"(062.552)

ISBN 978-617-8263-37-9 (у 2 т.)
ISBN 978-617-8263-40-9 (т. 2)

© Національний університет
«Одеська юридична академія», 2023

Список використаних джерел:

1. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/1239 від 20 червня 2019 року про запровадження системи Європейського морського «єдиного вікна» та скасування Директиви 2010/65/ЄС. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_032-09
2. Директива Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС від 20 жовтня 2010 року про процедури звітування для суден, які прибувають до та/або відходять із портів держав-членів, та скасування Директиви 2002/6/ЄС. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_006-10
3. Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року про інформаційну систему Співтовариства з моніторингу руху суден та про скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_007-02
4. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року про встановлення Митного кодексу Союзу (нова редакція). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_009-13
5. Конвенція Міжнародної морської організації про полегшення міжнародного морського судноплавства. 1965. https://ips.ligazakon.net/document/view/MU65K04U?ed=1965_04_09

Ключові слова: морське єдине вікно, полегшення міжнародного морського судноплавства, порт, морський транспорт.

Key words: maritime single window, facilitation of international maritime shipping, port, maritime transport.

ЄРЕМЕНКО КРІСТІНА СЕРГІЇВНА

Національний університет «Одеська юридична академія», аспірантка кафедри морського та митного права

ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМИ ЗБОРУ ДАНИХ ІМО (DSC) ТА СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ ЄС (MRV)

Питання попередження глобального потепління вже давно являться однією з найактуальніших проблем сьогодення. Свого часу Рамкова Конвенція ООН зі зміни клімату (1992 р.) започаткувала новий вектор розвитку суспільства, а саме переорієнтація суспільного життя у напрямку сталого розвитку. Основний лозунг сталого розвитку – попередження кліматичних змін Землі та розвиток суспільства з урахуванням інтересів майбутніх поколінь. Загалом реалізація стратегії ООН відбувається шляхом безпосереднього скорочення викидів парникових газів та за допомогою переходу з традиційних енергетичних ресурсів на альтернативні джерела енергії. Зазначені напрямки забезпечення основних цілей ООН реалізовуються у різних секторах життєдіяльності, не виключенням є і морська галузь.

Як відомо, морська галузь довгий час була майже не єдиним транспортним сектором, що знаходився поза межами міжнародно-правових тенденцій. А питання скорочення викидів парникових газів з судів

було покладено виключно на розсуд ІМО. Перші у своєму роді технічні та експлуатаційні правила для морської галузі, були прийняті лише у липні 2011 року, а саме правила The Energy Efficiency Design Index (далі – EEDI) та The Ship Energy Efficiency Management Plan (далі – SEEMP), які безумовно сприяють зменшенню викидів парникових газів з судів, однак самі по собі не здатні забезпечити необхідний – абсолютний рівень скорочення викидів.

Так як ЄС позиціонує себе, як політичного лідера у боротьбі з парниковими газами, застосування лише правил EEDI та SEEMP виявилося не достатнім для досягнення амбітної цілі Спільноти. У зв'язку з чим, ЄС прийняло рішення про створення системи моніторингу, звітності та перевірки викидів CO2 (Далі –Система моніторингу ЄС). 1 липня 2015 року вступив в силу Регламент ЄС 2015/757 щодо моніторингу, звітності та перевірки викидів вуглекислого газу від морського транспорту (Далі – Регламент MRV), який направлений на скорочення викидів CO2 і застосовується до всіх судів валова місткість яких більше 5000 GT, незалежно від типу та прапору судна та виключно в межах визначеної Регламентом MRV зони дії [1]. Отже, всі судові компанії, що здійснюють пасажирські чи вантажні перевезення в/з портів чи між портами держав-членів ЄС, повинні відповідати положенням Регламенту MRV та зобов'язані надати свої моніторингові звіти на подальшу оцінки незалежним акредитованим верифікаторам. Якщо звіт задовольнить вимоги Регламенту MRV, верифікатор видає Document of Compliance (Далі – документ про відповідність) і повідомляє Європейську комісію, та адміністрацію прапору судна про його видачу перевіреному судну. Документ про відповідність буде діяти протягом 18 місяців після закінчення звітного періоду (не обов'язково мати на борту судна). Перший план моніторингу мав бути наданий на перевірку верифікаторам до 31 серпня 2017 року. У свою чергу перший звітний період розпочався з 1 січня 2018 року [2, с. 2].

Тим часом на 70-й сесії КЗМС (2016 р.) резолюцією MEPC.278 (70) за аналогічним до Системи моніторингу ЄС принципом, під егідою ІМО була прийнята The IMO Data Collection System (DSC) (далі – система збору даних ІМО). У зв'язку з чим до ДодаткуVI МАРПОЛ було додано Правило 22А, згідно з яким починаючи з 1 січня 2019 року, всі судна, валова місткість яких 5000 GT і вище, повинні здійснювати збір даних використаного палива. Перевірка зібраних даних здійснюється в межах держави прапору (адміністрацією прапору або уповноваженою організацією) в кінці кожного календарного року. За результатами перевірки держава прапору видає Statement of Compliance (далі – декларація відповідності), яка обов'язково має бути на борту судна як SEEMP Part II (не пізніше 31 травня). Декларація відповідності буде дійсна до кінця звітного року (в якому вона була видана) та протягом перших п'яти місяців наступного року (максимально 18 місяці). Всі відомості передаються в ІМО (не пізніше 31 червня), де і зберігаються для подальшої обробки. ІМО щорічно готує звіт в якому узагальнюють всі зібрані дані від різних держав прапору [3, с. 4].

Варто зазначити, що компанії для щорічного звіту перед ІМО, окрім загальної інформації щодо судна, передають інформацію про

витрати палива (диференційовано щодо кожного виду палива); повідомляють про способи, за допомогою яких було здійснено збір даних про паливні витрати; про пройдену відстань та години роботи; а також надають відомості щодо середньої енергоефективність; та інформацію стосовно класу льоду корабля і навігації по льоду (при доречності застосування) [3, с. 6].

Щодо вмісту інформації яка має бути надана згідно Регламенту MRV, то компанії повинні щорічно звітувати не лише про кількість використаного палива; про кожний тип використаного палива; про середню енергоефективність; інформацію стосовно класу льоду (якщо доречно); про загальну пройдену відстань та про загальний час, який було проведено в морі, як за Системою збору даних IMO. А й щодо коефіцієнту викидів для кожного типу палива; загальний агрегований CO2, що досліджується в рамках Регламенту MRV; сукупні викиди CO2 згідно із загальною кількістю подорожей між портами згідно з юрисдикцією держави члена ЄС; викиди CO2, які сталися в портах під юрисдикцією держави-члена на причалі та загальну транспортну роботу [2, с. 5–6].

Для здійснення моніторингу компанії повинні використовувати стандартні шаблони плану моніторингу. Вибір методу моніторингу компанії обирають індивідуально. Згідно з Регламентом MRV передбачено наступні чотири методи, а саме: Bunker Fuel Delivery Note (BDN – бункерна накладна на паливо) та періодичні інвентаризації паливних баків; моніторинг паливного баку бункера на борту; застосування спеціальних пристроїв (витратомірів) для відповідних процесів горіння; прямий вимір викидів CO2 [2, с. 7–8].

Для Системи збору даних IMO, актуальним є використання лише 3-х методів збору даних, а саме: використання BDN плюс додаткова перевірка судових запасів палива на початку та у кінці звітного періоду. Другий метод – використання регулярної перевірки судових запасів палива та розрахунок витрат палива за звітній період. Та третій – використання паливних витратомірів [3, с. 6].

Важливо зазначити, що обидві бази даних є публічними, проте Система збору даних IMO є анонімною, на відміну від системи моніторингу ЄС, яка містить цілком відкриті данні.

Отже, можемо зробити висновок, що обидві системи моніторингу викидів CO2 з судів, являються досить подібними одна до одної. Проте Систему збору даних IMO можна вважати більш універсальною та простішою у використанні для судових компаній. Проте з точки зору інформативності та транспарентності превалює Система моніторингу ЄС, адже відповідна система дозволяє більш детально оцінити кількісні показники викидів CO2 в межах кожного з досліджуваних районів плавання. Однак такий спосіб дослідження можна вважати, як позитивним методом моніторингу так і негативним, адже через надмірну кількість моніторингових показників ускладняється робота для судових компаній. У свою чергу транспарентність Системи моніторингу ЄС являється своєрідним стимулом для судновласників, адже відкритість інформації, сприяє підтриманню позитивної, чи навпаки негативної репутації судновласника на торгівельному ринку.

Підсумовуючи вищезазначене, слід додати, що не дивлячись на конкуруючий характер взаємодії, обидві системи моніторингу являються ефективними механізмами для збору даних. Які безпосередньо допоможуть наблизити морську галузь до абсолютного скорочення викидів парникових газів з суді.

Список використаних джерел:

1. Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj#ntc10-L_2015123EN.01005501-E0010
2. European Union MRV Regulation. Guidance for ships over 5000GT which carry passengers or cargo to, from or between EU/EEA ports, regardless of Flag. https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/08/ics-guidance-on-eu-mrv.pdf
3. Resolution MEPC.278(70) (Adopted on 28 October 2016) Amendments to the annex of the protocol of 1997 to amend the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. Amendments to MARPOL Annex VI (Data collection system for fuel oil consumption of ships). https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.278(70).pdf

Ключові слова: викиди парникових газів, CO2, Система збору даних IMO, Системи моніторингу ЄС, Регламент MRV, Декларація відповідності, Документ про відповідність.

Key words: greenhouse gas emissions, CO2, The IMO Data Collection System, EU monitoring, reporting and verification Systems, MRV Regulation, Statement of Compliance, Document of Compliance.

НАЗАРКО АРТЕМ АРКАДІЙОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія», аспірант кафедри морського та митного права

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ДЕРЖАВНОЇ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ: ПІДСИСТЕМА «ЕЛЕКТРОННИЙ СУД»

В умовах глобальних трансформаційних перетворень, впливу пандемічних викликів та загроз на шляху утвердження України у світі як сильної та авторитетної європейської держави, здатної забезпечити сприятливі зовнішні умови для стійкого розвитку і реалізації свого потенціалу, економіки та українського суспільства [6], ключову роль відіграє рівень цифровізації державного управління загалом та рівень цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів, зокрема. Між тим, комплексна оцінка законодавчих новацій щодо цифровізації територіальних підрозділів Державної митної служби

Гуглей Віталій Вікторович
Фінансова безпека держави та її структурні складові 87
Чернецька Оксана Артурівна
Правові колізії застосування ст. 44[3] КУпАП 89
Новак Анастасія Олександрівна
Адміністративне оскарження рішень податкових органів 92

СЕКЦІЯ 18
ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ Й МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Кормич Борис Анатолійович
Контроль та коригування митної вартості: у пошуках ефективності . . . 96
Аверочкіна Тетяна Володимирівна
Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН 99
Федотов Олексій Павлович
Щодо впровадження європейських діджитал-практик у діяльність Державної митної служби України та її територіальних підрозділів 102
Коваль Наталія Олексіївна
Трансшипмент: як не втратити можливості? 106
Сергєєв Юрій Володимирович
Запровадження системи європейського морського «єдиного вікна» 109
Єременко Крістіна Сергіївна
Порівняльно-правова характеристика системи збору даних IMO (DSC) та системи моніторингу ЄС (MRV) 112
Назарко Артем Аркадійович
Деякі аспекти цифровізації територіальних підрозділів Державної митної служби України: підсистема «Електронний суд» 115

СЕКЦІЯ 19
ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СУДОУСТРОЮ, ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОКУРАТУРИ, ІНШИХ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ, АДВОКАТУРИ

Бакаянова Нана Мезенівна
Про проблему ототожнення адвоката з клієнтом в умовах воєнного стану 121
Пушкар Сергій Іванович
Публічні заяви та звернення Вищої ради правосуддя у механізмі забезпечення незалежності суддів та авторитету правосуддя 125