

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції

2



ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 16 травня 2025 року

Том 2

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Одеська юридична академія»

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 16 травня 2025 року

Том 2

Одеса
2025

УДК 005.332.2(4):316.42(477)“364”“20”(062.552)
Є 24

*Рекомендовано до друку вченою радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 8 від 16.05.2025 р.)*

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

Є 24 **Європейські орієнтири розвитку України: нові виміри у воєнний час** : у 2 т. : матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (Одеса, 16 травня 2025 р.) / за заг. ред. С. В. Ківалова. – Одеса : Фенікс, 2025. – Т. 2. – 716 с.
ISBN 978-617-8430-61-0

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Європейські орієнтири України: нові виміри у воєнний час» містять результати наукових досліджень і практичних напрацювань вчених, фахівців і військовослужбовців, здійснені в умовах повномасштабної війни. У збірнику представлено як теоретичні, так і емпіричні дослідження у галузях філософії, загальної теорії держави і права, історії права, сучасних соціально-політичних процесів, соціології та психології.

Особливу увагу приділено аналізу загроз національній безпеці в конституційному, міжнародному та європейському правовому контекстах, а також питанням трудового, соціального, земельного, аграрного та екологічного права. Окремі розділи присвячено функціонуванню економіки та підприємництва в умовах євроінтеграції.

У збірнику також розглянуто проблематику цифрової трансформації, захисту інформації та кібербезпеки в умовах воєнного часу, методику викладання іноземних мов, перекладознавство, лінгвістику і журналістику. Висвітлено наукові здобутки в адміністративному, фінансовому, морському та митному праві, реформуванні судової системи, діяльності прокуратури, правоохоронних органів та адвокатури. Окремо проаналізовано питання кримінального права, кримінального процесу, кримінології, криміналістики, судової експертизи, медико-психологічного забезпечення правосуддя, а також аспекти цивільного, сімейного, господарського права, інтелектуальної власності та патентного судочинства. Розглянуто також актуальні питання діяльності бібліотек у закладах вищої освіти та фізичної підготовки здобувачів вищої освіти.

Збірник адресовано науковцям, викладачам, здобувачам вищої освіти, а також практикам у галузях права, економіки, соціології, політології, психології, філології, журналістики та кібербезпеки.

УДК 005.332.2(4):316.42(477)“364”“20”(062.552)

Відповідальний за випуск **М. Р. Аракелян**

ISBN 978-617-8430-61-0

© НУ «Одеська юридична академія, 2025
© Автори статей, 2025

Кирилюк Алла Володимирівна ВИКОРИСТАННЯ ШІ В ГАЛУЗІ ОСВІТИ	220
Мазуренко Світлана Вікторівна ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ПРОТИДІЇ ЗЛОВЖИВАННЯ ПАТЕНТНИМИ ПРАВАМИ	224
Мартинюк Іван Вікторович ЗАХИСТ ПАТЕНТНИХ ПРАВ У МЕТАВСЕСВІТІ.....	227
Бакутін Артем Олегович ДО ПИТАННЯ ЗДАТНОСТІ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ СТВОРЮВАТИ ХОРЕОГРАФІЧНІ ТВОРИ.....	230
Бугаєць Альона Сергіївна РОЗВИТОК ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ТА ПРАВО ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В НОВИХ РЕАЛІЯХ.....	233
Гриценюк Владислав Олександрович ЗАХИСТ ПРАВ НА МУЛЬТИМЕДІЙНІ ТВОРИ.....	235
Здирко Єлизавета Михайлівна ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ РЕЗУЛЬТАТІВ ТВОРЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В СИСТЕМІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ УКРАЇНИ	237
Ларіонов Владислав Сергійович ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ УМОВНОГО ДОСТУПУ ДО МЕДІА-СЕРВІСІВ: ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ В УКРАЇНСЬКЕ ЗАКОНОДАВСТВО	241

СЕКЦІЯ 15. АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА ТА ПРОЦЕСУ

Подцерковний Олег Петрович ЩОДО ПРОБЛЕМ РІЗКОГО ПОГІРШЕННЯ СТАНУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ.....	245
Будурова Ганна Миколаївна ЗМІНА ПРАВОВИХ ТИТУЛІВ МАЙНА ДЕРЖАВНИХ І КОМУНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ: ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ОНОВЛЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА.....	248
Гофман Олександр Рудольфович, Петров Володимир Володимирович ПІДТРИМКА ЕНЕРГЕТИЧНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: НАЦІОНАЛЬНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ АСПЕКТИ.....	251
Добровольська Володимира Володимирівна ЩОДО ЛІЦЕНЗУВАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	254
Згама Антоніна Олександрівна ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ У СУДОЧИНСТВІ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ	257
Квасніцька Ольга Олексіївна ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО ПОЛОЖЕННЯ ОПЕРАТОРІВ ДОСТУПНОГО ЖИТЛА У СВІТЛІ ЗАКОНОПРОЕКТУ «ПРО ОСНОВНІ ЗАСАДИ ЖИТЛОВОЇ ПОЛІТИКИ» ТА ЗАКОНОДАВСТВА ПРО НЕСПРОМОЖНІСТЬ.....	261
Попелюк Вадим Павлович ЩОДО СТВОРЕННЯ ДЕРЖАВОЮ МЕХАНІЗМІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА НА ЖИТЛО В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	264
Войнарівський Микола Миколайович ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКИХ САНКЦІЙ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	267
Райчева Світлана Іванівна ВІДОКРЕМЛЕНЕ ПРОВАДЖЕННЯ ЯК КЛЮЧОВИЙ ІНСТРУМЕНТ КОНЦЕНТРАЦІЇ МАЙНОВИХ СПОРІВ У ПРОЦЕДУРАХ БАНКРУТСТВА	271
Артёмов Дмитро Володимирович ЩОДО ПОНЯТТЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ	273
Бабалунга Олесь Михайлович НЕДІЙСНІСТЬ АРБИТРАЖНОГО ЗАСТЕРЕЖЕННЯ В КОНТРАКТІ.....	276

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>
2. Марценко Н. Порівняльно-правова характеристика поняття житла у національному та міжнародному праві. *Актуальні проблеми правознавства*. 2018. Вип. 4 (16). С. 121–125. URL: <http://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/559.2>.
3. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
4. Житловий кодекс України від 30.06.1983 № 5464-X. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5464-10#Text>
5. Роговий А. Вплив воєнного стану на формування та реалізацію житлової політики України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2022. № 4 (32). С. 121-131. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/277029/271833>
6. За останніми обрахунками загальна сума прямих збитків інфраструктури становить \$103.9 млрд. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/za-ostannimiobrahunkami-zagalna-suma-pryamih-zbitkiv-infrastrukturi-stanovit-103-9-mlrd/>
7. Про компенсацію за пошкодження та знищення окремих категорій об'єктів нерухомого майна внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України, та Державний реєстр майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України : Закон України ід 23.02.2023 № 2923-IX. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2923-20#Text>

Ключові слова: житло; житловий фонд, ринок житла, повномасштабна війна.

Keywords: housing; housing stock, housing market, full-scale war.

Войнарівський Микола Миколайович

суддя Миколаївського районного суду, кандидат юридичних наук

ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКИХ САНКЦІЙ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Зростання обсягів автомобільних перевезень, інтеграція транспортних систем та посилення вимог до безпеки роблять питання публічно-правової відповідальності перевізника особливо актуальним.

Попри наявність правового регулювання цих питань у Законі України «Про автомобільний транспорт» та інших законодавчих актах практика правозастосу-

вання виявляє низку проблем, зокрема, неоднозначність тлумачення норм, труднощі в доказуванні порушень і визначенні меж відповідальності.

Першою проблемою у цій сфері виявляється значна зарегульованість питань автомобільних перевезень та множинності підзаконних актів регулювання, серед яких виділяються не лише Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 363 від 14.10.1997, Порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) в редакції Постанови Кабінету Міністрів України № 79 від 02.02.2022, але й Статут автомобільного транспорту УРСР від 27.06.1969 р.

Причому застарілий Статут 1969 року за своєю природою не може враховувати сучасний стан вільних ринкових відносин, але на нього продовжують посилалися суди при прийнятті рішень. Наприклад, у рішенні господарського суду Херсонської області 22 грудня 2021 року Справа № 923/1032/21 застосовуються застарілі категорії «матеріальної відповідальності автотранспортних підприємств», які не дозволяють чітко кваліфікувати сферу регулювання та відповісти на запитання про можливість віднесення цих положень, наприклад, до адміністративно-господарських санкцій.

Інші підзаконні акти у цій сфері хоча й мають істотне значення для правозастосування у цій сфері, адже визначають зміст правил здійснення автомобільних перевезень, порушення яких карається адміністративно-господарськими санкціями відповідно до закону, але не характеризуються стабільністю, послідовністю та зменшенням втручання у засади здійснення відповідної господарської діяльності. Зокрема, чинний Порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) в редакції Постанови КМУ № 79 від 02.02.2022, прийшов на заміну Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою КМУ від 08.11.06 р. № 1567, але за своїм змістом він лише посилив тиск на бізнес у цій сфері, адже по суті, замість планових та позапланових перевірок переважне застосування отримали рейдові перевірки на дорогах, що за визначенням не можуть бути глибокими та усебічними.

Дослідженнями, серед іншого, відзначаються наступні негативні наслідки подібного зміщення акцентів у проведенні перевірок автомобільного транспорту:

- використання можливості ініціювати перевірку за заявою з метою сприяння недобросовісній конкуренції на ринку пасажирських перевезень;
- використання рейдових перевірок як інструменту тиску на бізнес, коли частота та місця таких перевірок не регламентуються та навіть відсутня обов'язковість «фіксації факту проведення рейдової перевірки, коли за її результатами не було виявлено порушень»;
- невичерпний перелік обставин і вимог, які можуть перевірятись під час рейдової перевірки, та недоліки Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо переліку необхідних документів тощо [1].

Це призводить до численних адміністративно-господарських штрафів, які накладаються на суб'єктів господарювання – автомобільних перевізників, в тому числі на підставі відсутності тих чи інших документів на вантаж.

Другою проблемою у цьому контексті є відсутність визначеності із приводу того, які документи повинні пред'являти перевізники. Це призводить до спотворення мети закону щодо забезпечення, насамперед безпеки перевезень (про це свідчить навіть назва відповідного контролюючого органу: Державна служба України з безпеки на транспорті). Зокрема, отримали поширення випадки, коли помилка у визначенні маршруту перевезення на трафареті напису на лобовому склі транспортного засобу призводило до відповідного адміністративно-господарського штрафу на суб'єктів господарювання у розмірі 17000 гривень (див., наприклад, рішення Одеського окружного адміністративного суду у справі № 420/39/23 від 06 березня 2023 року: [2]).

Третьою проблемою є вимога щодо супроводу перевезення певними документами, які не завжди узгоджуються із реальним змістом господарської операції, хоча це має бути предметом постійної уваги законодавця [3, с. 218]. Зокрема, йдеться про товаро-транспортну накладну на вантаж, передбачену Законом України «Про автомобільний транспорт», ненадання якої відповідно до статей 34, 48 та 60 цього Закону є підставою для накладання адміністративно-господарського штрафу на автомобільного перевізника.

Для порівняння, у США штрафи на перевізників накладаються не за відсутність товаротранспортного документа при перевезення будь-яких вантажів автомобільним вантажним транспортом, а лише за відсутність транспортних документів «cargopapers» стосовно небезпечних вантажів (Hazardous Materials Violations). Саме це передбачено положеннями § 177.817 (а) «Транспортні документи» Кодексу Федерального регулювання CFR.

Також потрібно звернути увагу на дискрецію у визначенні розмірів штрафу, яка повною мірою відсутня в Україні, коли навіть за відсутності суспільної небезпеки правопорушення штрафи накладаються за формальними ознаками правопорушення. Це можна пояснити запобіганням корупційних ризиків при застосуванні штрафів, але є достатньо примітивним способом відповідної боротьби, адже посадова особа вирішує питання самого факту наявності чи відсутності транспортного документа при перевезенні вантажу. Отже відсутність верхньої та нижньої межі штрафу лише зміщує акцент у корупційних проявах державного управління, а не запобігає йому.

Насправді, пропорційним заходом у цьому разі є регламентування критеріїв, за якими можливо зменшення чи збільшення розміру адміністративно-господарських санкцій.

Зокрема, як свідчить досвід США, встановлення верхньої та нижньої межі у відповідних відносинах цілком може бути піддане унормуванню задля правової визначеності та формування адекватного співвідношення розміру санкції випадку суспільної небезпеки й ризиків порушення публічного порядку у відповідній сфері.

Положення про покарання та інші процедурні положення визначають, що ненадання транспортного документу для перевезення небезпечних матеріалів встановлює штрафи у розмірі від 3000 до 6000 доларів США (розділу 49 CFR Part 386, Додаток В).

При вдосконалення положень про адміністративно-господарські санкції у цій сфері потрібно також враховувати, що контрольні заходи не можуть існувати у відриві від інших господарських операцій та мають бути узгодженими, а не суперечити їм.

Наприклад, вимога до володільця транспортного засобу щодо супроводу вантажу товаротранспортною накладною входить у суперечність із порядком обігу товарних запасів.

Відповідно, виникає розбіжність між господарськими та контрольними операціями, не кажучи вже про те, що у багатьох випадках, зокрема коли йдеться про перевезення звичайних вантажів, які не є небезпечними, важко зрозуміти суспільну безпеку та відповідну мету встановлення жорстких адміністративно-господарських санкцій (1000 розмірів неоподаткованого мінімуму доходів громадян) незалежно від економіко-правових умов відповідного правопорушення та конкретних обставин. Адже відповідна документація може бути наявною на підприємстві, яке перевозить власний вантаж.

Отже, без вирішення нагальних проблем застосування адміністративно-господарських санкцій при перевезеннях, буде важко розраховувати на активізацію підприємницької активності та рух у напрямі цивілізованих країн світу.

Список використаних джерел:

1. Климосюк А., Рябченко Т., Панченко А. Проведення рейдових перевірок автомобільних перевезень пасажирів: інструмент виявлення порушників чи можливість для зловживань? Аналітичний центр «Інститут законодавчих ідей». URL: https://izi.institute/media/analysts/pdf/2025/01/27Аналітичний_звіт.pdf
2. Рішення № 109372334, 06.03.2023, Одеський окружний адміністративний суд. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/109372334/>
3. Подцерковний О. П. Про розбіжність економічного змісту та юридичної форми суспільних відносин. *Наукові праці Одеської національної юридичної академії*. 2010. Т. 9. С. 217-225.

Ключові слова: автомобільні перевезення, адміністративно-господарські санкції, штраф, транспортні документи, перевірка автомобільного транспорту, господарське законодавство.

Keywords: road transportation, administrative and economic sanctions, fine, transport documents, inspection of road transport, economic legislation.