ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС
Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції

1

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 16 травня 2025 року

Том 1

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 1

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. 1. – 772 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

Ругало Богдан Андрійович
ВПЛИВ ТЕХНОЛОГІЙ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ НА ПРАВА ЛЮДИНИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ 288
Taylor Alla
SOME THOUGHTS REGARDING WOMEN'S RIGHTS ADVOCACY IN ISLAMIC STATES 291
Фасій Анастасія Володимирівна
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ СТАНДАРТИ СОЦІАЛІЗАЦІЇ ОСІБ З ПСИХІЧНИМИ РОЗЛАДАМИ 293
Чернявський Марк Віталійович
АДАПТАЦІЯ МИРОТВОРЧИХ ОПЕРАЦІЙ ООН ДО СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ: ГІБРИДНІ ЗАГРОЗИ, ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ТА КІБЕРБЕЗПЕКА 297
Чорний Інеса
ІННОВАЦІЙНІ ЮРИДИЧНІ ПІДХОДИ ДО НОВИХ ВИКЛИКІВ У ПОЛЯРНИХ МОРСЬКИХ ЗОНАХ: ЗМІЦНЕННЯ МІЖНАРОДНОГО УПРАВЛІННЯ В АРКТИЦІ ТА АНТАРКТИЦІ 300

СЕКЦІЯ 6. ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ ТА МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Кормич Борис Анатолійович
ЕКОЛОГІЧНА СТРАТЕГІЯ ДЛЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ: ПРАВОВИЙ БАЗИС І ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗУСИЛЛЯ 304
Аверочкіна Тетяна Володимирівна
ЩОДО ПРОТИДІЇ ЗАБРУДНЕННЮ ПОВІТРЯ ВІД МОРСЬКОЇ ТА ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ 307
Федотов Олексій Павлович, Назарко Артем Аркадійович
АВТОРИЗАЦІЯ НА ПРОВАДЖЕННЯ МИТНОЇ БРОКЕРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ 311
Батанова Людмила Олександрівна
ЗНАЧЕННЯ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ ПРИ ВИРІШЕННІ МИТНИХ СПОРІВ 315
Коваль Наталія Олексіївна
ОНОВЛЕНА НАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГІЯ УКРАЇНИ ТА РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ 318
Малєєва Ганна Леонідівна
ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВИННИХ ОСІБ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРЯ 321
Сергєєв Юрій Володимирович
МОРСЬКА БЕЗПЕКА ТА ОХОРОНА ПІДВОДНИХ КАБЕЛІВ: ПЛАН ДІЙ ЄС 324
Барановська Валентина Федорівна
РЕФОРМУВАННЯ ПІДХОДІВ ДО ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ В УКРАЇНІ 329
Гайдаржи Роман Андрійович
ДЕЯКІ НОВІ ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ В ЧАСТИНІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МИТНОГО СКЛАДУ, СКЛАДУ ТИМЧАСОВОГО ЗБЕРІГАННЯ 332

СЕКЦІЯ 7. ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СУДОУСТРОЮ, ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОКУРАТУРИ, ІНШИХ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ, АДВОКАТУРИ

Бакаянова Нана Мезенівна
СТАНДАРТИ ДИСЦИПЛІНАРНОГО ПРОВАДЖЕННЯ СТОСОВНО АДВОКАТА 337
Косюта Михайло Васильович
СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКОЛОГІЧНА ПРОКУРАТУРА 342
Костенко Сергій Костянтинович
ДИСЦИПЛІНАРНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПРОКУРОРІВ: НАЦІОНАЛЬНА ПРАКТИКА ТА ПРОБЛЕМИ ПРАВОЗАСТОСУВАННЯ 345
Свида Олексій Георгійович
ДОБІР КАНДИДАТІВ НА СУДДІВСЬКІ ПОСАДИ: ОКРЕМІ ПИТАННЯ 348

4. Оскільки кримінальне правопорушення за ст. 243 КК України відносяться до нетяжких злочинів (ч. 4 ст. 12 КК України), строк давності по яким становить п'ять років, на час збору достатніх доказів для повідомлення особи про підозру вже є не співмірним та не доцільним й питання проведення екстрадиційних заходів через довготривалу процедуру міжнародного правового співробітництва.

5. Ще більш маловірогідним є отримання позитивної відповіді щодо екстрадиції у разі відсутності з країною, громадянином якої є підозрювана особа діючих міжнародних договорів про правову допомогу. Дане питання можливо врегулювати лише за наявності письмової гарантії запитуючої сторони прийняти і розглянути в майбутньому запит цієї країни на засадах взаємності.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України, 2001. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text.

2. Закону України «Про державний кордон», 1992. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text.

3. Конвенція про відкрите море, 1958. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon-pro.ligazakon.net/document/MU58K08U?land=UA&context=UA&an=2.

4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text.

Ключові слова: забруднення моря, кримінальна відповідальність, відшкодування шкоди, іноземний громадянин, арешт морського судна

Keywords: marine pollution, criminal liability, compensation for damage, foreign citizen, arrest of a sea vessel

Сергєєв Юрій Володимирович

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права, кандидат юридичних наук,
доцент

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ТА ОХОРОНА ПІДВОДНИХ КАБЕЛІВ: ПЛАН ДІЙ ЄС

Підводні кабелі, незалежно від того, використовуються вони для зв'язку чи передачі енергії, виконують важливі стратегічні функції. Вони з'єднують між собою країни, острови з материком, утворюючи складні мережі. На підводні кабелі припадає 99 % міжконтинентального інтернет-трафіку. Саме тому забезпечення їх охорони та безпеки є надзвичайно важливим для захисту стратегічних інтересів держав та наддержавних утворень, таких як ЄС.

З метою забезпечення стійкості та охорони підводних кабелів ЄС було розроблено відповідний План дій [1], який базується на таких заходах, як запобігання, виявлення, реагування, відновлення та стримування. Хоча захист критичної інфраструктури є, перш за все, завданням держав-членів, однак, враховуючи транскордонний характер та економічну значимість підводних кабелів, необхідні також скоординовані дії на рівні ЄС, спрямовані на доповнення національних заходів.

Перш за все, ЄС визнає за необхідне запобігати руйнівним інцидентам і підвищувати стійкість інфраструктури підводних кабелів до загроз. Важливо також посилювати можливості ЄС щодо своєчасного виявлення таких загроз. Якщо інцидент вже стався, необхідно підвищити здатність скоординовано реагувати і співпрацювати з найбільш постраждалими державами-членами. Зокрема, ЄС повинен розвинути належний потенціал, щоб забезпечувати якнайшвидше відновлення після будь-якого інциденту. Нарешті, необхідно посилити позиції щодо стримування.

Робота з втілення цього Плану базується на кількох заходах ЄС, які вже активно вживаються та сприяють безпеці і стійкості підводних кабелів. Ця діяльність зосереджена, зокрема, на нарощуванні спроможності, передбаченні ризиків (Рекомендації щодо безпечних і стійких інфраструктур підводних кабелів [2]), вжитті заходів щодо управління ризиками кібербезпеки та звітуванні про серйозні інциденти (Директива про заходи для високого загального рівня кібербезпеки – Директива NIS2 [3]), а також підвищенні некіберфізичної стійкості критичних об'єктів (Директива про стійкість критичних об'єктів – Директива CER [4]).

Як вже зазначалося, першою метою Плану дій є зменшення кількості та впливу руйнівних інцидентів і перешкоджання будь-яким спробам поставити під загрозу безпеку ЄС. Досягнення цієї мети вимагає як заходів із підвищення стійкості та безпеки підводних кабелів, так і збільшення інвестицій у прокладання нових кабелів.

Згадана Директива CER торкається ризиків як природного, так і техногенного походження. Зокрема, у ній визначено, що держави-члени повинні визначити критичні об'єкти, здійснити оцінку ризиків і схвалити стратегію стійкості. Визначивши об'єкти критичної інфраструктури, необхідно вжити заходів для підвищення їх стійкості, таких як запобігання виникненню інцидентів, забезпечення належного фізичного захисту приміщень та критичної інфраструктури, реагування на інциденти, протидія та пом'якшення їх наслідків, а також відновлення після інцидентів.

Комісія також застосувала більш цілеспрямований підхід щодо підводних кабелів зв'язку, ухваливши Рекомендацію щодо безпечних і стійких інфраструктур підводних кабелів [5], яка передбачає, що Комісія та держави-члени ЄС здійснюють картографування та аналіз існуючих і планових інфраструктур, а також регулярні консолідовані оцінки ризиків, вразливостей і залежностей інфраструктур підводних кабелів.

Очікується, що Комісія разом з державами-членами та Агентством ЄС з питань мережевої та інформаційної безпеки (ENISA) через групу експертів, створену для виконання Рекомендації щодо безпечних і стійких інфраструктур підводних кабелів, до 4 кварталу 2025 року виконає: картографування існуючої та планованої інфраструктури підводних кабелів; скоординовану оцінку ризиків щодо підводних кабелів; інструментарій Cable Security Toolbox; список пріоритетів кабельних проєктів європейського інтересу (CPEI).

Швидке виявлення в режимі реального часу є однією з основ боротьби з диверсіями на підводних кабелях. Однак наразі відсутні можливості для ефективного моніторингу всіх загроз, що виникають навколо підводних кабелів, і створення єдиної цілісної картини щодо ситуації на рівні морського басейну. Щоб мати можливість видавати ранні сповіщення, важливо забезпечити скоординовану роботу інформаційних систем, об'єднуючи дані, доступні на національному рівні та на рівні ЄС. Щоб посилити зусилля держав-членів у цьому напрямку, Комісія пропонує підтримати розробку та розгортання, за добровільної участі держав-членів, Інтегрованого механізму спостереження за підводними кабелями для кожного морського басейну. Це дозволить завчасно виявляти загрози з метою скорочення часу реагування, вживати заходів для виправлення ситуації (наприклад, перехоплення), а також підвищить можливості притягнення винних до відповідальності. У короткостроковій перспективі можливим є початок роботи спеціального регіонального комплексного механізму спостереження, зосередженого на Балтійському морі, який стане «пілотним проєктом» з інтеграції всіх відповідних даних, послуг, мереж і об'єктів. У майбутньому цей підхід може бути поширений і на інші морські басейни.

Комісія також відзначає потенціал таких заходів, як: впровадження мережі підводних датчиків для захисту підводних кабелів; запуск спеціальної програми безпілотних літальних апаратів (повітряних, надводних і підводних); сприяння подальшій розробці та впровадженню технологічних рішень для підвищення можливостей виявлення інцидентів та ефективного використання цієї інформації; підтримка розвитку державно-приватного партнерства (зокрема, відзначається потенціал тісної співпраці між приватними операторами та військовим сектором), а також важливість заохочення операторів надавати інформацію про аварії в кабельному сполученні.

Коли на підводному кабелі трапляється інцидент, може бути активовано кілька кризових структур. Концепція критичної інфраструктури ЄС 2024 року [6] спрямована на покращення координації на рівні ЄС та реагування на збої в критичній інфраструктурі зі значним транскордонним значенням, які підпадають під дію Директиви CER. Нещодавні події в Балтійському морі підкреслили потребу в більш пристосованій та скоординованій реакції шляхом використання синергії між різними системами кризового менеджменту. Зокрема, враховуючи специфіку підводних кабелів і цивільно-військовий характер цих подій, важливо, щоб держави-члени ефективно використовували існуючі механізми

звітування про інциденти, викладені в Директивах CER і NIS2. Окрім того, наголошується на необхідності посилення співпраці та взаємодії з НАТО. Також зазначається, що у випадку, якщо подія на підводному кабелі є частиною більшої гібридної кампанії, то на запит постраждалих держав-членів ЄС можуть бути розгорнуті гібридні групи швидкого реагування ЄС (HRRT).

Коли аварія на підводному кабелі вже сталася, надзвичайно важливо швидко відреагувати та відновити пошкоджений кабель. Однак, хоча сучасні судна довели свою ефективність у ремонті пошкоджених кабелів, продемонструвавши досить швидкий час реагування, їх поточна кількість і потужність будуть недостатніми для своєчасного втручання у разі системних та одночасних атак на критичні кабелі в різних морських районах ЄС. Окрім того, проблемним залишається питання наявності ремонтного обладнання та належним чином кваліфікованих працівників, особливо для специфічних і складних кабелів, таких як підводні електромережі.

Комісія пропонує у короткостроковій перспективі спростити порядок укладання договорів на ремонтні послуги, доступні на ринку, завдяки Механізму цивільного захисту ЄС. Не менш важливо забезпечити безпеку постачання запасних частин і вжити необхідних заходів для накопичення основних матеріалів і обладнання, щоб забезпечити можливість невідкладного здійснення ремонтних робіт. Відзначається, що такі резерви слід розташувати у зонах високого ризику, щоб забезпечити швидке реагування.

У середньостроковій перспективі передбачається підтримка придбання або укладення контрактів на додаткові ремонтні судна. Поповнення наявного флоту новими суднами скоротило б час реагування у критичних ситуаціях. Також пропонується створення багатоцільового Резервного флоту суден ЄС з обслуговування кабелів, який буде використовуватися у разі надзвичайної ситуації, для розгортання або ремонту електричних або оптичних підводних кабелів, що з'єднують території ЄС.

Не менш важливо забезпечити механізм притягнення до відповідальності та накладення санкцій. ЄС повинен мати необхідні засоби для кваліфікації, доведення, притягнення до відповідальності та застосування санкцій. Таким чином, притягаючи винних до відповідальності, ЄС зміцнить свою позицію щодо стримування. Відзначається, що ЄС має активно використовувати існуючі режими санкцій для запобігання та реагування на будь-які диверсії на інфраструктурі підводних кабелів. ЄС може також використати новостворений режим санкцій з огляду на дестабілізаційну діяльність росії. Ці санкції можуть бути спрямовані проти тих, хто визнаний відповідальним за здійснення, підтримку або отримання вигоди від дій чи політики росії, спрямованих на дестабілізацію ЄС, його держав-членів, третіх країн і міжнародних організацій (до перелічених осіб підлягають застосуванню замороження активів і заборона на поїздки). Крім того, для більшої ефективності, ЄС і країни G7 продовжуватимуть вивчати подальші можливості усунення відповідних ризиків з боку тіньового флоту. ЄС та його

держави-члени, разом із Міжнародною морською організацією, повинні дійти спільного розуміння щодо відповідних положень міжнародного морського права, що дозволить державам-членам, як прибережним державам і державам прапора, ефективніше захищати критичну інфраструктуру та вживати заходів щодо тіньового флоту і будь-яких суден, що працюють у відкритому морі. Зокрема, слід ретельно оцінити законодавчу базу для перехоплення або висадки на судна, що становлять загрозу для ЄС, у повній відповідності до Конвенції ООН з морського права (UNCLOS).

Отже, проаналізувавши представлений План дій, можна констатувати, що він безумовно має сприяти морській безпеці та ефективному моніторингу загроз щодо підводних кабелів. А Україна, як морська держава, отримавши статус кандидата на вступ до ЄС, має вже долучатися до визначених заходів.

Список використаних джерел:

1. Joint Communication to strengthen the security and resilience of submarine cables. URL: https://surl.li/efbeex

2. Commission Recommendation (EU) 2024/779 of 26 February 2024 on Secure and Resilient Submarine Cable Infrastructures (OJ L, 2024/779, 8.3.2024).

3. Directive (EU) 2022/2555 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 on measures for a high common level of cybersecurity across the Union, amending Regulation (EU) No 910/2014 and Directive (EU) 2018/1972, and repealing Directive (EU) 2016/1148 (NIS 2 Directive). URL: https://surl.li/izkpul

4. Directive (EU) 2022/2557 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 on the resilience of critical entities and repealing Council Directive 2008/114/EC. URL: https://surl.li/qczwde

5. Commission Recommendation (EU) 2024/779 of 26 February 2024 on Secure and Resilient Submarine Cable Infrastructures (OJ L, 2024/779, 8.3.2024).

6. Council Recommendation of 25 June 2024 on a blueprint to coordinate a response at Union level to disruptions of critical infrastructure with significant cross-border relevance (C/2024/4371) (OJ C, C/2024/4371, 5.7.2024).

Ключові слова: морська безпека, охорона підводних кабелів, План дій ЄС з охорони підводних кабелів, морський басейн, критична інфраструктура, «тіньовий флот», Конвенція ООН з морського права.

Keywords: maritime safety, submarine cable security, EU Action Plan on Cable Security, sea basin, critical infrastructure, "shadow fleet", UNCLOS.