

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції



ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НОВІ ВИМІРИ У ВОЄННИЙ ЧАС

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 16 травня 2025 року

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

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

Малеева 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

Бакайнова 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

5. Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції : постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2020 р. № 39. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/39-2020-п#Text>

6. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text>

7. В Україні створять першу наукову установу, яка буде опікуватися проблематикою повоєнного “зеленого” відновлення. URL: <https://mepr.gov.ua/v-ukrayini-stvoryat-pershu-naukovu-ustanovu-yaka-bude-opikuvatysya-problematykoju-povoyennogo-zelenogo-vidnovlennya/>

Ключові слова: морські порти, екологізація, сталий розвиток, публічне адміністрування, екологічна стратегія, природоохоронні заходи, екологічний контроль.

Keywords: seaports, greening, sustainable development, public administration, environmental strategy, environmental protection measures, environmental control.

Аверочкіна Тетяна Володимирівна

Національний університет «Одеська юридична академія»,

професор кафедри морського та митного права,

доктор юридичних наук, професор

ЩОДО ПРОТИДІЇ ЗАБРУДНЕННЮ ПОВІТРЯ ВІД МОРСЬКОЇ ТА ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Екологізація є одним із глобальних трендів у розвитку морської та портової діяльності. Це зумовлює пошук ефективних політичних, правових і управлінських механізмів та інструментів, спрямованих на поступове зменшення антропогенного впливу на довкілля. Такий підхід відповідає Цілям сталого розвитку ООН та Стратегії Міжнародної морської організації (далі – ІМО) щодо декарбонізації. На теперішній час у політиці більшості країн світу превалюють погляди та тенденції щодо необхідності ширшого впровадження «зелених» технологій, підтримки розроблення альтернативного пального, модернізації суднових двигунів та розвитку інноваційних рішень у портовій діяльності. Як наслідок, активно реалізуються практики раціонального використання водних і земельних ресурсів, а також заходи зі зменшення забруднення повітря, адже таке забруднення впливає не лише на локальні екосистеми та портові міста, а й прискорює глобальний парниковий ефект і погіршує екологічний стан віддалених територій.

Активне кліматичне регулювання, що має на меті попередження та мінімізацію викидів парникових газів та інших забруднювачів від спалювання вуглеводнів, було сприйнято найбільшими, глобальними, «гравцями» мореплавної сфери – ООН, ІМО і, зокрема, Комітетом із захисту морського середовища. Це стало основою для розробки природоохоронних заходів зі зниження рівня

викидів з суден. До таких заходів належить формування правових стандартів і комплексної стратегії зі скорочення викидів, створення системи моніторингу довкілля, погодження обмежень, оснащення суден скруберами та двигунами, що працюють на альтернативних (екологічних) видах пального, а також підтримка впровадження інноваційних технологій для підвищення енергоефективності міжнародних морських перевезень. Окрім того, екологічні ініціативи включають сприяння залученню фінансування для енергоефективних технологічних рішень у країнах, що розвиваються, і найменш розвинених країнах, а також створення районів контролю викидів та «зелених» судноплавних коридорів між великими портами.

Амбітні цілі ІМО щодо досягнення нульового рівня викидів від судноплавства до 2050 року, подальша декарбонізація морської галузі та її розвиток вимагають об'єднання зусиль на усіх рівнях – від глобального, що охоплює більшість країн світу, до локального, включаючи окремі порти та судновласників. Реалізація концепцій «зеленого» судноплавства та портової діяльності через відповідальне ставлення до навколишнього середовища та суворе дотримання екологічних стандартів є спільною справою, тому підхід до охорони природи не може бути вибірконим і має охопити як мінімум держави, що є найбільш залученими до системи найбільших морських ланцюгів постачання. У майбутньому це повинно поширюватися на більшість країн світу, включаючи систему внутрішніх водних шляхів.

На теперішній час запроваджено низку ефективних практик та схвалено багато правових норм у сфері боротьби з забрудненням повітря від судноплавства. До них належать такі проекти, як “GreenVoyage2050”, “LowCarbon GIA”, “GloFouling”, «Проект блакитних рішень для Азії», Клайдбанкська декларація про «зелені» судноплавні коридори 2021 року [1] тощо. Їх базовано як на провідних міжнародних угодах у цій сфері – Конвенції ООН з морського права 1982 р. [2], Додатку 6 до MARPOL [3] тощо, так й на національному законодавстві, яке має відповідати міжнародними стандартами і кращим практиками управління морською та портовою діяльністю.

В Україні питання протидії забрудненню атмосфери від судноплавства та портової діяльності не є достатньо врегульованим. Програмні документи у сфері перспективного розвитку зазначених галузей (Морська доктрина України [4], Стратегія розвитку морських портів [5], а також Морська природоохоронна стратегія України [6]) лише побіжно згадують про неї, незважаючи на тривалі та результативні зусилля на глобальному та регіональному (зокрема європейському) рівні у напрямку зменшення забруднення атмосфери внаслідок судноплавства та портової діяльності. Серед пріоритетних векторів розвитку цієї сфери в Україні передбачено: 1) необхідність скорочення викидів забруднюючих речовин шляхом запровадження сучасних інноваційних технологій, 2) оптимізацію ринку споживання та вироблення енергії, 3) сприяння використанню відновлювальних та екологічних джерел енергії, а також 4)

використання альтернативних видів палива у морській, морегосподарській та портовій діяльності. Для прибережних регіонів, що зазвичай першими зазнають негативного впливу забруднень від зазначених видів діяльності, передбачено необхідність реалізації ефективної системи обов'язкового страхування екологічних ризиків та механізми економічного стимулювання розробки і використання енергоефективних та ресурсозберігаючих технологій, а також альтернативних видів енергоносіїв.

Кращим чином питання протидії забрудненню атмосфери актуалізовано у розробленому у 2021 р. проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України [7] та в оновленій наприкінці 2024 р. Національній транспортній стратегії України [8].

У Стратегічних напрямках виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного середовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року [9] містяться лише декілька пунктів, що стосуються протидії забрудненню повітря з суден. Так, зокрема п. 4.13 визначений як «забезпечення здійснення заходів (організаційних, технічних, контрольних) щодо зменшення викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин відповідно до Додатка VI до MARPOL як для існуючих, так і для нових суден», що має на увазі впровадження усіх розроблених та схвалених інструментів ІМО щодо декарбонізації. Пункт 4.15 Стратегічних напрямків передбачає «створення умов і сприяння для використання більш безпечних для довкілля видів палива або технологій, необхідних для забезпечення скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря».

У сфері портової діяльності заходами для зменшення забруднення атмосфери можуть стати практики використання екологічних джерел енергії та переобладнання техніки на новітні моделі, що знижують, зокрема, пилове забруднення. Це є особливо актуальним для портів України, де під час портових операцій часто виникають небезпечні пилові хмари. Впровадження спеціальних систем пиловловлювання та очищення повітря може суттєво знизити концентрацію шкідливих часток в атмосфері, що позитивно вплине на здоров'я портового персоналу та стан навколишнього середовища. Крім того, варто розглядати можливість застосування альтернативних видів пального для портового обладнання, що може посприяти зниженню рівня забруднення. Встановлення на портових терміналах систем енергозбереження і раціонального використання ресурсів допоможе зменшити викиди CO₂ та інших шкідливих речовин. Підвищення ефективності переробки вантажів і зменшення їх впливу на атмосферу можливо через впровадження інноваційних технологій, таких як автоматизовані системи навантаження та розвантаження, управління іншими портовими процесами тощо. Для забезпечення довготривалих результатів важливо проводити регулярний моніторинг рівня забруднення та ефективності вжитих заходів. З часом можна очікувати, що порти стануть більш енергоефективними та екологічно чи-

стими, що сприятиме сталому розвитку портової галузі та підвищенню якості життя у прибережних регіонах.

Безумовно, проблематика зменшення викидів зберігатиметься, і повоєнне відновлення в Україні обов'язково має врахувати загальносвітові природоохоронні тенденції та вимоги екологічного імперативу, широке впровадження інноваційних цифрових технологій та автоматизації. Важливим кроком стане інтеграція «зелених» технологій у морську і портову діяльність, що дозволить зменшити негативний вплив на довкілля. Це вимагатиме подальшої гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, урахування вдалого досвіду роботи закордонних суб'єктів морської та портової діяльності, активної реалізації інноваційних рішень для зниження викидів парникових газів і забруднення атмосфери, а також модернізованої системи спостереження за дотриманням природоохоронних норм. Урахування цих аспектів під час повоєнної відбудови дозволить не лише покращити екологічну ситуацію у Чорноморському регіоні, але й стимулювати розвиток сталої та енергоефективної водної транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Clydebank Declaration for green shipping corridors, 2021. URL: <https://surl.lu/sacqim>
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: <https://surli.cc/oiwhti>
3. MARPOL Annex VI. Regulations for the Prevention of Air Pollution From Ships. URL: <https://surl.gd/ezqplx>
4. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у ред. постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p#Text>
5. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в ред. розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text>
6. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 р. № 1240-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-p#Text>
7. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://surli.cc/aeouvj>
8. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p#n22>
9. Стратегічні напрями виконання міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства та охорони навколишнього природного се-

редовища від забруднення та впровадження обов'язкових інструментів ІМО на період до 2022 року. URL: <https://surl.gd/xmynjg>

Ключові слова: попередження забруднення, забруднення атмосфери, судноплавство, морська діяльність, портова діяльність, правове регулювання.

Keywords: pollution prevention, air pollution, shipping, maritime activity, port activity, legal regulation.

Федотов Олексій Павлович

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор, доктор юридичних наук, професор
кафедри морського та митного права, начальник науково-дослідної частини*

Назарко Артем Аркадійович

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

АВТОРИЗАЦІЯ НА ПРОВАДЖЕННЯ МИТНОЇ БРОКЕРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Вітчизняна митна галузь у 2024 році стала абсолютним лідером з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [1]. Про це свідчить звіт, який було підготовлено Держмитслужбою у березні-квітні 2025 року. Як свідчить Держмитслужба, тогоріч приріст склав +30% по виконанню положень та додатків до Угоди, а загалом за десять років, Держмитслужба виконала зобов'язань за Угодою на рівні 91%, й це один із найвищих показників серед усіх інституційних напрямків. Нагадаємо, Угода була підписана у 2014 році. Фактично вона є так званою «дорожньою картою реформ» і водночас інструментом наближення України до правових норм Європейського Союзу. Авторизація в митній сфері є однією з таких норм.

Законодавчі зміни, пов'язані з набранням чинності Закону України від 22.08.2024 року № 3926-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо імплементації деяких положень Митного кодексу Європейського Союзу» [2], є цілковито важливими та значущими. Частина положень вказаного Закону України набрали чинності з дня, наступного за днем опублікування, а інша частина змін, які ставлять наголос на отримання підприємствами авторизації, а також відповідності підприємств, які отримали авторизації, умовам, визначеним авторизаціями, та критеріям та/або умовам авторизації набирають чинності тільки з 19 квітня 2025 року.

Авторизація в митній справі – це делегування митними органами підприємствам, які під час провадження своєї діяльності є учасниками відносин, що регулю-