

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Одеська юридична академія»

**ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ
ТА ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ ХХІ 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 редак-
цією 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

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів : Закон України від 01.06.2010 р. *Офіційний вісник України*. 2010. № 47. Ст. 1522.
3. Про транзит вантажів : Закон України від 20.10.1999 р. *Офіційний вісник України*. 1999. № 45. Ст. 2223.
4. В Україні вперше запустили регулярний морський траншипмент. *Unian*. <http://surf.li/gpfprn>
5. Васьков Ю. Траншипмент играет важную роль в борьбе за транзит. <http://cfts.org.ua/opinions/40833>
6. Контейнерообіг топ-5 портів світу за перше півріччя 2022. *Ukrainian Shipping Magazine*. <https://ua.usm.media/kontejneroobig-top-5-portiv-svitu-zaparshe-pivrichchya/>
7. Wijnolst N. Ships, larger and larger: containerships of 18000 TEU – impacts on operators and ports. *Dynamar Liner Shipping 2020: workshop*. London, 2000. P. 13–29.
8. Суворова О. Л., Хайминова Ю. В. Розвиток МТП України як складової логістичної системи. *Современные порты – проблемы и решения* : тезиси докладов Четвертой междунар. науч.-практ. конф. (г. Одесса, 26 апреля – 3 мая 2012 г.). Одеса : ОНМУ, 2012. С. 14–15.

Ключові слова: мореплавство, митні пільги, траншипмент, транзит вантажів, коносамент, адміністрування морської та митної справи.

Key words: sipping, customs benefits, transshipment, cargo transit, bill of lading, maritime and customs administration.

СЕРГЄЄВ ЮРІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

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

ЗАПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО МОРСЬКОГО «ЄДИНОГО ВІКНА»

Морський транспорт складає основу торгівлі та комунікації як у межах єдиного ринку, так і поза ним. Для полегшення морських перевезень та для подальшого зменшення адміністративного впливу на судноплавні компанії, в ЄС виникла необхідність у спрощенні та гармонізації інформаційних процедур, які було запроваджено правовими актами Союзу, міжнародними правовими актами та національним правом держав-членів. Враховуючи це, 20.06.2019 р. було прийнято Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/1239 (далі – Регламент) [1], головна мета якого полягає у закріпленні гармонізованих правил надання інформації, необхідної для заходу в порт, зокрема шляхом забезпечення однакового передання тих самих наборів даних кожному національному морському «єдиному вікну». Крім того, Регламент має на меті сприяти передаванню інформації між декларантами, відповідними органами та надавачами портових послуг у порту заходу, а також іншими державами-членами.

Регламент буде застосовуватися з 15 серпня 2025 року. З цієї ж дати буде скасовано Директиву 2010/65/ЄС [2], яка вимагає, щоб держави-члени прийняли виконання обов'язків щодо звітування суден, які прибувають у порти Союзу та відходять із таких портів, в електронному форматі та забезпечили передавання відповідних даних через «єдине вікно» для полегшення та прискорення морських перевезень.

Згідно з Регламентом, наявні національні морські «єдині вікна» у кожній державі-члені пропонується зберегти як основу для технологічно нейтральної та взаємодійної системи Європейського морського «єдиного вікна». Національне морське «єдине вікно» при цьому повинне містити комплексний пункт введення звітної інформації для морських транспортних операторів із передбаченими функціональностями збору даних від декларантів та поширення даних між усіма відповідними компетентними органами та надавачами портових послуг.

Регламент встановлює, що система Європейського морського «єдиного вікна» («ЄМЄВ») означає правові та технічні рамки для електронного передавання інформації, пов'язаного з обов'язками щодо звітування у разі заходу в порти ЄС, яка складається із мережі національних морських «єдиних вікон» із гармонізованим інтерфейсом для звітування та включає обмін даними через системи SafeSeaNet та інші відповідні системи, а також спільні сервіси реєстру користувачів та управління доступом, адресації, ідентифікації судна та визначення його пункту розташування, а також отримання інформації про небезпечні й забруднювальні вантажі та про відповідні питання у сфері охорони здоров'я.

Передбачено, що під час імплементації Регламенту необхідно брати до уваги системи SafeSeaNet, запроваджені на національному рівні та на рівні Союзу, які повинні й надалі полегшувати обмін інформацією, отриману через національне морське «єдине вікно», та її поширення між державами-членами відповідно до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС [3].

Порти не є остаточними пунктами призначення товарів. Ефективність заходів суден у порт має вплив на цілий логістичний ланцюг, пов'язаний із перевезенням товарів та пасажирів до портів та із них. Для забезпечення взаємодійності, мультимодальності та плавної інтеграції морського транспорту в загальний логістичний ланцюг, а також з метою полегшення інших видів перевезень, національні морські «єдині вікна» повинні передбачати можливість обміну відповідною інформацією, як-от інформацією щодо часу прибуття та відходу.

Регламентом передбачено, що для підвищення ефективності морського транспорту та обмеження дублювання інформації, яку необхідно надавати з оперативною метою у разі заходу судна в порт, інформацію, яку декларанти зазначають у національному морському «єдиному вікні» необхідно також передавати деяким іншим суб'єктам, як-от портовим операторам чи операторам терміналів, у випадках, коли на таке дав згоду декларант, та з урахуванням потреби дотримуватися конфіденційності, не розголошувати комерційно чутливої інформації та діяти в межах закону.

Регламент (ЄС) № 952/2013 [4] встановлює, що товари, які ввозять на митну територію Союзу, повинні бути задекларовані у загальній декларації прибуття, яку подають митним органам в електронному вигляді. Беручи до уваги важливість інформації, яку надають у загальній декларації прибуття, для управління безпекою та фінансовими ризиками, в ЄС розробляється окрема електронна система для подання загальних декларацій прибуття та керування ними на митній території Союзу. Оскільки деякі елементи даних, які подають у загальній декларації прибуття, також необхідні для виконання інших обов'язків щодо митного звітування та передавання інформації про судна, коли судно заходить у порт ЄС, ЄМСВ повинне мати змогу опрацьовувати елементи даних загальної декларації прибуття.

Цікавим є те, що для забезпечення можливості повторного використання інформації, наданої через національне морське «єдине вікно», та полегшення надання інформації декларантами забезпечується зберігання відповідних даних у спільних базах даних. З цією метою Регламентом пропонується запровадити базу даних суден ЄМСВ, до якої входитиме довідковий перелік даних суден та дані про звільнення суден від обов'язків щодо звітування через відповідне національне морське «єдине вікно». Для полегшення подання інформації декларантами запроваджується спільна база даних пунктів розташування із довідковим переліком кодів пунктів розташування, до якого входять, зокрема, коди Класифікатора торговельних і транспортних пунктів Організації Об'єднаних Націй («UN/LOCODE»), коди, що стосуються систем SafeSeaNet, а також коди портів об'єктів, зареєстровані Глобальною інтегрованою інформаційною системою судноплавства («GISIS») Міжнародної морської організації («ІМО»).

Окрім цього, запропоновано створити спільну базу даних небезпечних матеріалів, яка міститиме перелік небезпечних та забруднювальних вантажів, про які необхідно повідомляти через національне морське «єдине вікно» згідно з положеннями Директиви 2002/59/ЄС та з використанням форми FAL 7 ІМО, та з урахуванням відповідних елементів даних із конвенцій та класифікаторів ІМО.

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства («Конвенція FAL») [5] передбачає, що органи публічної влади у будь-яких випадках повинні вимагати надання лише найголовнішої звітної інформації та зводити кількість її елементів до мінімуму. Утім, відповідно до місцевих умов можуть виникати потреби у наданні певної інформації для гарантування безпеки навігації.

Виникнення нових цифрових технологій створює дедалі більше можливостей для вдосконалення ефективності сектора морського транспорту та зменшення адміністративного впливу.

Запровадження системи Європейського морського «єдиного вікна» дозволить підвищити ефективність роботи портів і судноплавних компаній, гармонізувати вимоги щодо звітування за умови належної співпраці відповідних митних, морських та інших органів як на національному рівні, так і на рівні ЄС.

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/ЄС. 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.

СРЕМЕНКО КРИСТИНА СЕРГІЙВНА

*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 являється 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 реалізуються 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

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	
Траншипмент: як не втратити можливості?	106
Сергеев Юрій Володимирович	
Запровадження системи європейського морського «єдиного вікна»	109
Єременко Крістіна Сергіївна	
Порівняльно-правова характеристика системи збору даних IMO (DSC) та системи моніторингу ЕС (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