

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

**ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ:
НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ ВИМІР
В УМОВАХ ВОЄННИХ ВИКЛИКІВ**

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 26 квітня 2024 року

Одеса
«Фенікс»
2024

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 15.05.2024 р.)*

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

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

Є 24 **Європейські орієнтири розвитку України: науково-практичний вимір в умовах воєнних викликів** : матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (Одеса, 26 квітня 2024 р.) / за заг. ред. С. В. Ківалова. – Одеса : Фенікс, 2024. – 1000 с.
ISBN 978-617-8430-05-4

У збірнику відображено наукові напрацювання вчених, практиків, військовослужбовців у теоретичній та емпіричній площині у сферах філософських основ, загальної теорії та історичних досліджень держави і права, актуальних проблем світових соціально-політичних процесів, соціології та психології в умовах повномасштабного військового вторгнення. Висвітлено питання загроз національній безпеці в їх конституційному вимірі у рамках міжнародного та європейського права, трудового права та права соціального забезпечення, земельного, аграрного та екологічного права, пов'язані з функціонуванням економіки та підприємництва в умовах європейського вибору України. Розглянуто проблеми інформатизації та цифровізації суспільства, захисту інформації та кібербезпеки в умовах військового вторгнення, питання методики викладання іноземних мов, теорії та практики перекладу, проблеми лінгвістики та журналістики. Відображено наукові напрацювання 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 і 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)

Матеріали видано в авторській редакції

ISBN 978-617-8430-05-4

© НУ «Одеська юридична академія, 2024
© Автори статей, 2024

<i>Кузьмін Едуард Едуардович</i> ДО ДИСКУСІЇ ЩОДО НЕОБХІДНОСТІ ПЕРЕОСМИСЛЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ «МІЖНАРОДНОГО ПОКАРАННЯ»	189
<i>Мануїлова Катерина Вікторівна</i> ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У МІЖНАРОДНИХ ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТАХ	191
<i>Мануїлова Катерина Вікторівна, Рудецька Поліна Андріївна</i> ГЕНОЦИД ЯК ЗЛОЧИН ПРОТИ БЕЗПЕКИ ЛЮДСТВА: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ	193
<i>Невара Лілія Михайлівна, Колесник Михайло Ігорович</i> ПРАВА ЛЮДИНИ ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛІННЯ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ	195
<i>Невара Лілія Михайлівна, Красник Вікторія Михайлівна</i> ДІЯЛЬНІСТЬ ТОВАРИСТВА ЧЕРВОНОГО ХРЕСТА УКРАЇНИ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ РФ	198
<i>Невара Лілія Михайлівна, Проніна Наталія Ігорівна</i> МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ ПРАВ ДІТЕЙ В УМОВАХ ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ	200
<i>Невара Лілія Михайлівна, Фесюн Ольга Костянтинівна</i> ПРАВО НА ПОСТМОРТАЛЬНУ РЕПРОДУКЦІЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	203
<i>Федорова Тетяна Сергіївна, Дронов Владислав Юрійович</i> МІЖНАРОДНИЙ КРИМІНАЛЬНИЙ СУД У МЕХАНІЗМІ ЗАХИСТУ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ПРАВ ЛЮДИНИ	205
<i>Цибульська Ольга Юріївна</i> AROSTILLE VS СУД ЯК СПОСІБ ВИЗНАННЯ РІШЕННЯ ІНОЗЕМНОГО СУДУ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО ПРИВАТНОГО ПРАВА	207
<i>Гребенюк Дмитро Олегович</i> ЗАКОНОДАВЧА СПІВПРАЦЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ З ПАРЛАМЕНТСЬКИМИ ОРГАНАМИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄС	209
<i>Бурдюжа Олександр Миколайович</i> НАДАННЯ ГУМАНІТАРНОЇ ДОПОМОГИ В КОНТЕКСТІ УЧАСТІ УКРАЇНИ В МЕХАНІЗМІ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ ЄС	211
<i>Галат Владислав Ігорович</i> СУЧАСНІ ВИКЛИКИ І ПЕРСПЕКТИВИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРІВ МІЖНАРОДНОЇ КУПІВЛІ-ПРОДАЖУ ТОВАРІВ В 21 СТОЛІТТІ	213
<i>Джевага-Третякова Світлана Юріївна</i> УМИСЕЛ ЯК ХАРАКТЕРИСТИКА СУБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ ВІДМИВАННЯ ГРОШЕЙ ЯК ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОГО ЗЛОЧИНУ	216
<i>Жакун Маргарита Юріївна</i> ТРАНСФОРМАЦІЯ СТРАТЕГІЇ ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	218
<i>Левченко Ігор Сергійович</i> ПРАВО ВИБОРУ КРАЇНИ ПРИТУЛКУ ВСЕРЕДИНІ ЄС В СВІТЛІ НАПЛИВУ БІЖЕНЦІВ, ВИКЛИКАНОГО АГРЕСІЄЮ ПРОТИ УКРАЇНИ.	221
<i>Луцан Алла Валеріївна</i> ДО ПИТАННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ ПРАВ ЖІНОК В САУДІВСЬКІЙ АРАВІЇ.	223
<i>Марченко Дмитро Вікторович</i> СКЛАДНОЩІ ВИБОРУ ЗАСТОСОВАНОГО ПРАВА ТА ФОРМИ ДОГОВОРУ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ.	225
<i>Редченко Ярослав Олександрович</i> НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ ПОСЛУГ ПОВ'ЯЗАНИХ З РЕАЛІЗАЦІЄЮ ВІРТУАЛЬНИХ АКТИВІВ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ	227
<i>Самойлюк Дмитро Геннадійович</i> ДОКАЗУВАННЯ В МІЖНАРОДНОМУ КРИМІНАЛЬНОМУ ПРАВІ.	229
<i>Чернявський Марк Віталійович</i> ОЦІНКА ВПЛИВУ МИРОТВОРЧИХ ОПЕРАЦІЙ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ЗАПОБІГАННЯ КОНФЛІКТАМ	230
СЕКЦІЯ 6. ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ ТА МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ	
<i>Кормич Борис Анатолійович</i> ІНСТИТУТ АЕО ЯК ВІДДЗЕРКАЛЕННЯ ПРОБЛЕМ НАБЛИЖЕННЯ МИТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО ПРАВА ЄС . . .	233
<i>Аверочкина Тетяна Володимирівна</i> ДОБРА, ЗАГАЛЬНА ТА ПРИЙНЯТНА МОРСЬКА ПРАКТИКА ЯК ПРАВОВІ КАТЕГОРІЇ.	235
<i>Федотов Олексій Павлович</i> УКРУПНЕННЯ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІВДЕННОГО РЕГІОНУ.	238

3. Authorised Economic Operators – Query page. *European Commission* : site. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp (дата звернення: 30.03.2024).

4. Gayk A., Naujoké E., Kormych B. Harmonization of procedures is still work in progress. *WCO news* : site. 2021. 25 Febr. URL: <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-94/harmonization-of-procedures-is-still-work-in-progress/> (дата звернення: 30.03.2024).

5. Campos M., Morini C., de Moraes G., Inácio E. Jr. A performance model for Public–Private Partnerships: the authorized economic operator as an example. *Revista de Administração*. 2018. Vol. 53, Iss. 2. P. 268–279. URL: <https://doi.org/10.1016/j.rausp.2017.07.002>

6. Мірошніченко В. Спрощення митних процедур: потрібні зміни. *Економічна правда* : сайт. 2021. 9 лип. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/07/9/675807/> (дата звернення: 30.03.2024).

7. Ostriкова T. AEO's Institution Development in the EU and Ukraine: Common Standards in Different Perceptions. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7, Iss. 5. P. 69–87. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.4>

Ключові слова: авторизований економічний оператор, спрощення, митні процедури, партнерство, митне законодавство, право ЄС, гармонізація.

Keywords: authorised economic operator, simplifications, customs procedures, partnership, customs legislation, EU law, harmonization.

Аверочкіна Тетяна Володимирівна

Національний університет «Одеська юридична академія»,

професор кафедри морського та митного права, доктор юридичних наук, професор

ДОБРА, ЗАГАЛЬНА ТА ПРИЙНЯТНА МОРСЬКА ПРАКТИКА ЯК ПРАВОВІ КАТЕГОРІЇ

Морська та портова діяльність завжди поєднані зі значними ризиками для людей, суден та вантажів. Технічна стандартизація та правова регламентація цих активностей зазнали чи не найзначнішого поширення та кодифікації: від глобального рівня міжнародних угод до актів, що діють у окремих портах, судноплавних компаніях, на суднах. Їх переважна кількість спрямована на забезпечення безпеки і протидію настанню надзвичайних подій, що пов'язані або з небезпекою для судна та екіпажу (аварії, рятування на морі та ін.), або вимагають максимальної уваги та обережності (буксирування, рятування тощо). Ці випадки вимагають від екіпажу судна не лише уміння правильно маневрувати, але й надзвичайної зібраності, дисциплінованості, здатності на практиці застосувати свої знання морської справи. У частині а) Правила 8 Міжнародних правил попередження зіткнень суден у морі [1] зазначається, що «будь-яка дія, що застосовується для попередження зіткнення, якщо дозволяють обставини, повинна бути впевненою, вчасною і відповідати хорошій (добрій. – Т. А.) морській практиці». Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1978 р. [2] теж використовує поняття «добра морська практика» при визначенні критеріїв для оцінки компетентності моряків, проте не надає їх тлумачення, як й Міжнародні правила попередження зіткненню суден в морі. Внутрішнє українське законодавство не тлумачить ані цієї категорії, ані суміжних з нею – «звичайна морська практика», «прийнятна морська практика».

Дійсно, легальне визначення цих категорій відсутнє, але зазвичай «добра морська практика» розглядається як галузь практичних знань про належне управління судном у складних умовах під час рейсу та, як наслідок, забезпечення безпеки мореплавства. Її також можна визначати як сукупність низки широко відомих та поширених морських звичаїв, які обов'язково виконуються усіма судноводіями. Вони мають переважно технічний характер та надають

певний зразок дій, за допомогою яких точно та правильно, з урахуванням усіх фактичних обставин, виконуються необхідні маневри. Накопичення цих знань відбувалося упродовж століть, згодом вони набували форм імперативних норм міжнародних угод та внутрішнього законодавства, а за їх порушення передбачалася відповідальність. Виконання таких норм одночасно буде й виконанням вимог «доброї морської практики». А порушення – саме порушенням цих правил та норм, що тягне за собою відповідальність. Коли, наприклад, наявне порушення Міжнародних правил попередження зіткненню суден у морі, порушення «доброї морської практики» згадуватися уже не буде. Але ті з них, що залишилися некодифікованими та зберегли форму неписаних рекомендацій дотримуються, зазвичай, на основі професійної майстерності та відповідності надзвичайним умовам, що складаються на практиці. Таким чином, «доброю морською практикою» вважається також уміння завжди керуватися здоровим глуздом, приймати рішення, пов'язані з найменшими ризиком та витратами. «Добра морська практика» – це належна організація праці, відповідальність та компетентність, певний позитивний досвід, що застосовується під час мореплавства, також це усталені стандарти поведінки у професійній групі фахівців морського транспорту [3]. Вона визнається також мистецтвом управління судном, сукупністю навичок і знань, пов'язаних з навігацією, судноводінням, обслуговуванням судна і морським правом; передбачає ефективну роботу екіпажу, а також, за необхідності, керування ним. Така практика охоплює знання особливостей роботи судна у доці чи у відкритій воді, завдяки їй створюється культура обізнаності, безпеки та упевненості у професійній майстерності екіпажів та експлуатації судна у будь-який час [4]. При цьому, із зазначенням у Міжнародних правилах попередження зіткнень суден у морі та інших нормативних актах, «добра морська практика» набула також й правового змісту, її вимоги ураховуються у судових провадженнях.

Крім того, рекомендаційні або узагальнюючі документи про, наприклад, портову діяльність, містять переліки дій та рішень, що вважатимуться «доброю практикою». Наприклад, відповідно до Посібника про добру практику портових морських операцій [5], «доброю практикою є використання принципу SMART (конкретного, вимірюваного, погодженого, реалістичного та своєчасного) при формулюванні цілей. Вони мають бути короткими та чіткими, та, де це є можливим, мати часові рамки. Прикладами можуть бути: 1) розробка до певної дати Кодексу морської безпеки у порту; 2) моніторинг ефективності системи управління морською безпекою» (п. 2.2.15). Використання офіційних посадових інструкцій також визнається доброю практикою (п. 2.2.24). Маємо звернути також увагу на визначення безпечного порту, сформульованого у справі *Leeds Shipping Company Ltd v Societe Francaise Bunge (The Eastern City)* [6]: «Безпека порту повинна розглядатися з огляду на судно, укомплектоване належним чином екіпажем і обладнанням, а також належним чином керованим без недбалості та відповідно до доброї морської практики. Це може включати, якщо цього вимагають обставини, та, за можливості, залучення лоцмана або використання буксира або буксирів або, особливо якщо така допомога не є доступною, консультацію з капітаном порту або іншою відповідальною особою, яка має знання та досвід у порту» (п. 18).

«Добра морська практика» згадується також й щодо автономних суден. Так, зокрема, ступені командування та управління таким суднами були класифіковані ІМО на чотири категорії: *перший* – судно з автоматизованими процесами та підтримкою прийняття рішень: екіпаж перебуває на борту для управління та контролю систем та функцій судна; деякі операції можуть бути автоматизованими та іноді працювати без нагляду, але з екіпажем на борту, який готовий їх контролювати; *другий* – дистанційно кероване судно з екіпажем на борту: судно контролюється та управляється з іншого місця; екіпаж перебуває на борту для взяття на себе контролю і керування системами та функціями судна; *третій* – судно з дистанційним керуванням без екіпажу на борту: судно контролюється та є керованим з іншого місця; екіпаж на борту відсутній; *четвертий* – цілковито автономне судно: операційна система судна здатна самостійно приймати рішення та визначати порядок дій [7]. Оскільки перший ступінь є дуже

схожим на поточне судноплавство, ключовою концепцією другого рівня є підхід, базований на використанні устаткування, яке може надати віддаленому оператору той самий рівень ситуаційної обізнаності, що фізично надається вахтовому офіцерові на теперішній час. Третій ступінь передбачає найрадикальніший перехід від пілотованої системи до безпіотної. Суб'єктивні елементи Міжнародних правил попередження зіткнень, такі як «безпечна швидкість», «добра морська практика», «достатній час», «наскільки це можливо», «завчасні та суттєві дії», «попередження» ще мають бути визначені для навігації третього ступеня [8].

Спорідненими категорії «добра морська практика» є категорії «загальна» та «прийнятна морська практика». Вони не набули настільки широкого застосування, але також закріплюються у низці критеріїв оцінки компетентності моряків Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків та несення ваhti 1995 року. На відміну від «доброї морської практики», «загальна морська практика» вимагає від моряка (зазвичай судноводія) вміння поєднувати власні дії, засновані на знаннях та досвіді, з розсудливістю та обережністю з метою запобігання подіям у звичайних, порівняно простих умовах. А «прийнятною морською практикою» вважається здійснення певних усталених дій у звичайних, порівняно простих умовах. При цьому, усталені визначення категорій «загальна» та «прийнятна морська практика» також відсутні.

Отже, категорії «доброї», «загальної» та «прийнятної морської практики» є стандартними і використовуються у нормативних документах з метою позначення комплексу дій при виникненні особливих, небезпечних подій на морі для забезпечення безпеки мореплавства, а також дій, що мають виконуватися у звичайних ситуаціях плавання, що не потребують прийняття рішень для усунення або запобігання надзвичайним морським подіям. Не маючи загальноприйнятого легального визначення, норми такої практики передбачають професійні уміння здійснювати безпечне плавання та забезпечувати надійне функціонування порту.

Список використаних джерел

1. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. Consolidated edition, 2018. URL: <https://www.samgongustofa.is/media/log-og-reglur/COLREG-Consolidated-2018.pdf> (дата звернення: 10.03.2024).
2. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995. URL: <http://www.svg-marad.com/Downloads/International%20Conventions/STCW%20Convention.pdf> (дата звернення: 10.03.2024).
3. Що таке Звід звичаїв морського порту і навіщо його приймають? URL: <https://blog.interlegal.com.ua/chto-takoe-svod-obychev-morskogo-porta-i-dlya-chego-ego-prinimayut/> (дата звернення: 10.03.2024).
4. Quezada Z. What Is Seamanship? URL: <https://asa.com/news/2022/10/31/seamanship/> (дата звернення: 11.03.2024).
5. A Guide to Good Practice on Port Marine Operations Prepared in Conjunction with the Port Marine Safety Code. URL: <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=9c6f01e82a102daa1ed2da032db94298abf72a> (дата звернення: 10.03.2024).
6. Leeds Shipping Company Ltd v Societe Francaise Bunge (The Eastern City). URL: <https://vlex.co.uk/vid/leeds-shipping-company-ltd-792989317> (дата звернення: 11.03.2024).
7. Autonomous shipping. IMO : site. URL: <http://surl.li/sbfxp> (дата звернення: 12.03.2024).
8. Öztürk Ü., Akdağ M., Ayabakan T. A review of path planning algorithms in maritime autonomous surface ships: Navigation safety perspective. *Ocean Engineering*. 2022. Vol. 251. URL: <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2022.111010>

Ключові слова: морська практика, добра морська практика, безпека мореплавства, судноплавство, морська діяльність, портова діяльність, правове регулювання.

Keywords: maritime practice, good seamanship, maritime safety, shipping, maritime activity, port activity, legal regulation.