МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Одеська юридична академія»

ЄВРОПЕЙСЬКІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ XXI 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 редакцією 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

АВЕРОЧКІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА

Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор кафедри морського та митного права,
доктор юридичних наук, професор

МОРСЬКЕ СУДНОПЛАВСТВО У ДОСЯГНЕННІ ГЛОБАЛЬНИХ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ООН

Сталий розвиток (sustainable development) – концепція, що започаткувалася в 1970–1980 рр. на тлі визнання світовим співтовариством проблем розвитку суспільства та науки, обмеженості природних ресурсів та екологічного стану. Умовно кажучи, сталий розвиток – це такий розвиток, за якого поточна діяльність та задоволення потреб сучасного суспільства не завдає шкоди наступним поколінням, а збалансовує їх. Саме у такому формулюванні 1987 р. у доповіді Міжнародної комісії з навколишнього середовища та розвитку «Наше спільне майбутнє» [1] уперше пролунала назва концепції. Базований на цьому документі новий «Порядок денний у сфері сталого розвитку» [2] був підготовлений в ООН у 2015 році і містить найближчі цілі до 2030 року, яких потрібно прагнути суспільству з урахуванням його основних проблем, вирішенням яких можуть і повинні опікуватися як країни у цілому, так і кожен суб'єкт окремо. Сьогодні «сталий розвиток» – це економічне зростання, яке не завдає шкоди навколишньому середовищу, та сприяє вирішенню соціальних проблем, знаходячи баланс між економічним, екологічним та соціальним розвитком.

Морський вектор спеціально позначений серед Цілей сталого розвитку ООН у Цілі 14 «Збереження морських ресурсів» [3]. У цілому ж у контексті сталого розвитку, на додаток до заходів з мінімізації забруднення океанів від берегових джерел, особливі дії вчиняються щодо скорочення забруднення з суден, захисту атмосферного повітря шляхом впровадження нових лімітів на викиди сірки, управління баластними водами, контролю за перевезенням небезпечних та шкідливих речовин, збереження прибережних та морських районів, у т. ч. поза межами дії національної юрисдикції. ІМО має відіграти ключову роль у реновації морського транспорту, скороченні викидів, пов'язаних із судноплавством, та підвищенні енергоефективності галузі, щодо посилення охорони та підвищення безпеки міжнародних морських перевезень та запобігання забрудненню з суден.

ІМО поступово переглядає свою кліматичну стратегію з 2018 р., її спрямовано на скорочення викидів від суден як мінімум на 50 % до середини століття. Обнадіює той факт, що дедалі більше держав-членів ІМО виступають за те, щоб привести цей сектор у відповідність до цільового показника нульового рівня викидів до 2050 року, встановленого Паризькою угодою щодо клімату 2015 р. США, Велика Британія та 12 інших країн порушили це питання на конференції ООН зі зміни клімату (COP26) у Глазго, привертаючи до судноплавства все більшу

увагу світової громадськості, ніж будь-коли раніше – принаймні на самітах ООН з клімату [4].

Сучасна нормативно-правова база, що стосуються екологічно стійкого судноплавства, заснована на Паризькій угоді у межах Рамкової конвенції ООН про зміну клімату [5], Сендайській рамковій програмі щодо зниження ризиків на випадок стихійних лих [6] та Міжнародного порядку денного у сфері сталого розвитку на період до 2030 року. У сукупності вони забезпечують основу для стійкого, низьковуглецевого використання торговельного флоту в умовах змінюваного клімату. Прийнята стратегія ІМО щодо мінімізації викидів [7] передбачає їх середнє скорочення за міжнародними морськими перевезеннями, порівняно з 2008 роком, на 40 % до 2030 р. та 70 % до 2050 р. Запобігання забруднення морського середовища пластиком і мікропластиком хоча безпосередньо не пов'язано з експлуатацією морського транспорту, але очевидно, що в океані утворилися місця поховання пластику і він доставляється до цих районів суднами. Криза забруднення океанів пластиком на теперішній час привертає підвищену увагу громадськості. Визнається, що поряд зі зміною клімату, закисленням океану та втратою біорізноманіття, пластикове сміття може виявитися однією з найсерйозніших екологічних проблем для морських біологічних видів у результаті проковтування та заплутування і, ймовірно, впливатимуть на здоров'я людини способами, які ще не повністю вивчені.

Роль транспорту у сталому розвитку була вперше визнана на Зустрічі на вищому рівні ООН «Планета Земля», що відбулася в 1992 р., і закріплена в її підсумковому документі – Порядку денному на XXI століття [8]. На порядку денному у сфері сталого розвитку на період до 2030 року необхідність забезпечення сталого розвитку транспорту відображена у низці цілей та завдань у галузі сталого розвитку, особливо тих, що стосуються продовольчої безпеки, охорони здоров'я, енергетики, економічного зростання, інфраструктури та міст та населених пунктів. Транспортний сектор відіграватиме особливо значну роль у здійсненні Паризької угоди з урахуванням того, що майже чверть світових викидів парникових газів, пов'язаних з енергетикою, припадає на транспорт і що, за прогнозами, найближчими роками обсяги цих викидів значно зростуть. У листопаді 2016 р. на першій Глобальній конференції зі сталого транспорту було представлено документ «Забезпечення сталого розвитку транспорту на користь розвитку» [9]. Для вирішення проблем довкілля та розвитку держави ухвалили створити нову форму партнерських відносин. Ця форма відносин зобов'язує всі держави здійснювати постійний та конструктивний діалог, який визначається необхідністю створення більш ефективної та справедливої світової економіки, враховуючи все більшу взаємозалежність співтовариства націй і той факт, що сталий розвиток має стати пріоритетним питанням на порядку денному міжнародного співтовариства. Визнається, що для успіху цих нових партнерських відносин важливо подолати дух конфронтації та прагнути до створення атмосфери справжньої співпраці та солідарності. Також важливо зміцнювати національну та міжнародну політику та багатосторонню

співпрацю з метою пристосування до нових реальностей. Велике значення для сталого розвитку мають як економічна політика окремих країн, так і міжнародні економічні відносини. Для пожвавлення та прискорення розвитку потрібні як динамічні та сприятливі міжнародні економічні відносини, так і політика, яка визначається на національному рівні. У рамках міжнародної економіки слід забезпечити сприятливий клімат для досягнення цілей у галузі навколишнього середовища та розвитку на основі: a) сприяння сталому розвитку шляхом здійснення лібералізації торгівлі; b) створення взаємодоповнюючих та взаємозміцнюючих умов у сфері торгівлі та навколишнього середовища; c) надання адекватних фінансових ресурсів країнам, що розвиваються, і вирішення міжнародної проблеми заборгованості; d) заохочення макроекономічної політики, що сприяє охороні навколишнього середовища та розвитку [2].

Таким чином, оновлення морської транспортної сфери поступово відбувається, розробляються нові види палива, автономні судна, споряджені новим, «дружнім» до природи силовим устаткуванням. Для впровадження новітніх технологій знадобляться значні капіталовкладення, що може посприяти виходу з ринку менших «гравців», змінять рівні експлуатаційних витрат для судновласників, виведуть частину флоту для переобладнання, а іншу спрямують на утилізацію. Запровадження нових правил призведе також до зростання вартості перевезення вантажів та може спровокувати переорієнтування вантажовласників та інші порти та види транспорту, можуть призвести до зміни ставок фрахту та цін на паливо, вплинуть на структуру міжнародної логістики, конкурентоздатність та змінять рівень інтеграції судноплавних компаній країн, що розвиваються, на глобальні транспортні та торговельні мережі.

Список використаних джерел:

1. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf
2. The Sustainable Development Agenda. https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/
3. Goal 14 Life Below Water. https://www.globalgoals.org/goals/14-life-below-water/
4. Dávila A. S. (2022). A Faster Route to Greener Shipping. https://www.project-syndicate.org/commentary/international-maritime-organization-must-cut-shipping-emissions-faster-by-aidee-saucedo-davila-2022-09
5. PARIS AGREEMENT. https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf
6. Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030. https://www.preventionweb.net/files/43291_sendaiframeworkfordrren.pdf
7. Further shipping GHG emission reduction measures adopted. https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MEPC76.aspx
8. Report of the United Nations Conference on Environment and Development (Rio de Janeiro, 3–14 June 1992). https://www.un.org/esa/documents/ga/conf151/aconf15126-4.htm

9. Sustainable Transport Must Answer Needs of 'Those Who Have the Least', Says Secretary-General as Global Conference Opens in Turkmenistan. https://press.un.org/en/2016/envdev1758.doc.htm

Ключові слова: сталий розвиток, судноплавство, протидія забрудненню, зелене судноплавство, морські простори.

Key words: sustainable development, shipping, anti-pollution, green shipping, maritime spaces.

ФЕДОТОВ ОЛЕКСІЙ ПАВЛОВИЧ

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

ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ДІДЖИТАЛ-ПРАКТИК У ДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ МИТНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ

Комплексна оцінка законодавчих новацій щодо використання ефективних технологій інформатизації митних органів держави з метою створення сприятливих умов для переміщення товарів через державний кордон шляхом спрощення, пришвидшення та вдосконалення процедур митного оформлення та митного контролю, свідчить про наявність ряду не тільки позитивних практик, але й проблемних питань, які потребують нагального вирішення. У контексті наведеного слід вказати, що попри сучасні тенденції, на теперішній час існує нагальна потреба у вдосконаленні технологічного, інституційного та інфраструктурного напряму реформування митних органів держави, активізації процесів діджиталізації митної політики України, а також аналізові безпекових, фіскальних та економічних ефектів цифрових трансформацій митних процедур.

Показово, що процес масштабної модернізації та розвитку ІТ-складової Державної митної служби України та її територіальних підрозділів, що розпочався, зокрема, в межах реалізації Концепції створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця» [14], продовжився в межах Стратегічного плану цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів [10] та формально триває досі, є підосновою ряду новітніх змін, пов'язаних не тільки зі створенням сучасної інформаційної інфраструктури митних органів шляхом запровадженням нових ІТ рішень для модернізації сервісів та процесів роботи митних органів безпосередньо, а й у цілому з докорінною зміною національної митної системи. Як релевантний наслідок новацій – в Україні почала формуватися нова кіберфізична система,

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