

Морська безпека як складова національної безпеки

**Матеріали круглого столу
25 жовтня 2024 року**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

***Морська безпека як складова
національної безпеки***

Матеріали круглого столу
25 жовтня 2024 року

Одеса – 2025

УДК 341.225(082)

М432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 24 грудня 2024 р. (протокол № 5)

Редакційна колегія: Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с. (голова редколегії); Степанов С.В., к.ю.н., доцент (зам. голови редколегії); Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; О.О. Ізбаш та інші.

Морська безпека як складова національної безпеки: матеріали круглого столу 25 жовтня 2024 року. – Одеса: НУОМА, 2025 – 68 с.
Укр. та англ. мовами.
ISBN 978-617-7857-43-2

У збірник увійшли матеріали круглого столу «Морська безпека як складова національної безпеки», яка відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 25 жовтня 2024 р. Видання містить аналіз Морської доктрини України на період до 2035 року, проаналізовані підходи до ролі наднаціональних стандартів адміністрування морської безпеки та внутрішньодержавних механізмів її реалізації. Досліджується морська безпека як стан, який досягається за допомогою інструментів реалізації морської доктрини держави та її втілення у нормотворенні та правозастосуванні. Означено шляхи оновлення морської безпеки як складової національної безпеки України у повоєнний та мирний час.

УДК 341.225(082)

Надані учасниками матеріали надруковані із збереженням авторської редакції. Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

ISBN 978-617-7857-43-2

© Національний університет
«Одеська морська академія», 2025

ЗМІСТ

Балобанов О.О.

Повернемося до мети та загальних засад «безпеки мореплавства»..... 4

Бельо Л.Ю.

Аналіз правового регулювання національних інтересів України в сфері портових інновацій..... 7

Бондаренко К.В., Нєкрасов Д.С.

Деякі питання функціонування Морської охорони Державної прикордонної служби України в контексті прийняття Стратегії морської безпеки України 10

Валуєва Л.В.

Митна безпека та портові інновації..... 14

Допілка В.О.

Проблеми правового регулювання у морському туризмі 19

Єфтєні Н.М.

Ціннісні орієнтації українського суспільства в умовах воєнної агресії 22

Зозуля Є.В.

МВС України як суб'єкт забезпечення морської безпеки України 24

Ковбан А.В.

Національні інтереси в морській сфері: конституційно-правовий аналіз..... 28

Кузніченко О.В., Ільченко М.А.

Морська безпека, як невід'ємний компонент національної безпеки держави... 31

Литвиненко С.С.

Роль та функції міжнародних організацій у протидії тероризму на морі..... 34

Moshak Grygorii

Improvement of legal regulation of safety of navigation on waterways..... 38

Mykhailova Diana

Protecting seafarers: how warlike operations area agreements ensure safety in Black sea region..... 41

Палько В.І.

Правова політика Морської безпеки України 44

Переверзєва О.С.

Загроза морському середовищу під час воєнних дій в Україні..... 47

Пальченко А.А.

Щодо забезпечення екіпажем морських перевезень як основи національної безпеки мореплавства 50

Святюк Святослав

Основні етапи контролю судна в міжнародному морському праві 54

Скоробагатько А.В.

Дотримання трудових прав моряків – гарантія морської безпеки 57

Степанов С.В.

Аналіз міжнародного досвіду у сфері інформаційної безпеки..... 61

Сурілова А.О., Мочернюк М.О.

Взаємозв'язок тероризму та нелегальної міграції: глобальні виклики безпеки та шляхи їх подолання..... 64

Валуєва Л.В.

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри загальноправих дисциплін ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»

МИТНА БЕЗПЕКА ТА ПОРТОВІ ІННОВАЦІЇ

Митна служба відіграє ключову роль у забезпеченні двох важливих функцій держави - надходження податків до бюджету України та запобігання загрозам національній безпеці. Ефективна організація митного контролю в морських портах впливає на економічну безпеку України, підтримку обороноздатності та міжнародної торгівлі відповідно до міжнародних стандартів.

У морських портах України митні органи також співпрацюють з іншими контролюючими органами: санітарною ветеринарною, екологічною та іншими службами, які перевіряють відповідність вантажів стандартам безпеки, екологічним вимогам та іншим нормам.

За останні десятиліття в морських портах України було запроваджено низку інновацій, спрямованих на підвищення митної безпеки, спрощення митних процедур та забезпечення прозорості. Ці технології допомагають знизити ризики контрабанди, підвищити ефективність роботи митних органів та зменшити корупційні ризики.

Основні інновації, що сприяють митній безпеці в українських портах:

1. Впровадження електронної платформи «Єдине вікно», яка об'єднує всі митні та інші контролюючі органи та дозволяє учасникам зовнішньоекономічної діяльності подавати необхідні документи для митного оформлення в цифровому форматі через один інтерфейс. Це значно зменшує бюрократію, а також знижує можливість помилок і зловживань. Крім того, система дозволяє контролювати хід оформлення товарів у режимі реального часу [1, с.12].

2. Запровадження електронних митних декларацій, які подаються через спеціалізовані онлайн-системи такі як «Єдине вікно» дозволяє підприємцям подавати документи на товари, що імпортуються /експортуються, в електронному форматі. Електронні декларації проходять перевірку за допомогою *систем автоматизованого ризик-менеджменту (САРМ)*, які аналізують надані дані, визначають ризики і сигналізують митникам про необхідність додаткової перевірки. Це дозволяє митним службам сконцентрувати свої зусилля на товарах, які потенційно представляють більший

ризик; у будь-який момент отримувати доступ до історії оформлення вантажів; знижує можливість корупції, оскільки мінімізується людський фактор і контакт між декларантами та митниками. Електронні декларації значно прискорюють процес митного оформлення, оскільки не потрібно чекати фізичного переміщення документів між різними відділами і установами (цифрова подача декларацій можлива 24/7, що забезпечує більшу гнучкість для бізнесу). Дані, які подаються електронно, можуть бути автоматично зіставлені з інформацією з інших джерел, таких як **GPS-трекінг**, **RFID-мітки** або бази даних ризиків. Електронні декларації знижують можливість допущення помилок через людський фактор, оскільки дані вводяться автоматизовано, перевіряються та фіксуються в цифровій системі [2].

3. Використання GPS-трекінг, RFID-мітки, електронних датчиків.

GPS-трекінг – це встановлення GPS-пристроїв на транспортні засоби (вантажівки, судна, залізничні вагони) або контейнери з передачею даних про географічне положення на сервери, де їх можуть переглядати логістичні компанії, митні служби або власники товарів. GPS-трекінг дозволяє митним органам та компаніям бачити, де саме перебуває вантаж у будь-який момент і у разі зміни маршруту або підозрілої активності можна оперативно вжити заходів для перевірки ситуації, планувати та коригувати маршрути для уникнення затримок та зайвих витрат.

RFID-мітки (Radio Frequency Identification) – це технологія, яка використовує радіохвилі для автоматичної ідентифікації та відстеження об'єктів. RFID-мітки можуть бути прикріплені до контейнерів або вантажів для їх ідентифікації під час транспортування. RFID-мітка містить унікальний код, який зчитується за допомогою спеціального зчитувача і коли вантаж проходить через контрольну точку система автоматично ідентифікує його та реєструє дані. Такі системи з RFID-мітками спрощують процеси відстеження, безпеки, зменшує ризики втрати або крадіжки товарів і сприяють більш оперативному реагуванню на надзвичайні ситуації. Дані про вантажі є доступними для всіх учасників процесу – митниці, логістичних компаній, замовників, що підвищує рівень прозорості та довіри між сторонами. Митні органи можуть відслідковувати переміщення вантажів через кордон у режимі реального часу, це допомагає запобігти порушенням або контрабанді.

Датчики це пристрої, які вимірюють певні параметри (температуру, вологість, тиск, рух, відкриття контейнера тощо), встановлюються на контейнерах або транспортних засобах. Якщо контейнер відкрили несанкціоновано або виникла інша нестандартна ситуація, митниця та власники товару отримують миттєве сповіщення. Використання датчиків в

правоохоронній діяльності допомагає відслідковувати законність дій з товаром під час його транспортування [3].

4. Створення Таргетинг-центрів – це спеціалізовані центри аналітики, що використовуються в системі митного контролю для аналізу, моніторингу та виявлення потенційних ризиків під час переміщення товарів через кордон. Вони використовують зведені дані різних джерел: електронні митні декларації, бази даних про вантажі, інформацію від міжнародних митних служб, а також дані з систем **GPS-трекінгу**, **RFID-міток**, відеоспостереження, та інших джерел. Метою є збір інформації про товари, транспортні засоби, маршрути та учасників ЗЕД для виявлення потенційних ризиків.

Основою роботи таргетинг-центрів є **системи управління ризиками (автоматизованого ризик-менеджменту – CAPM)**. CAPM – це програмне забезпечення, яке аналізує велику кількість даних про вантажі, маршрути, судна та інші фактори для визначення можливих ризиків. Таргетинг-центри також тісно співпрацюють з державними структурами, такими як прикордонна служба, органи безпеки та міжнародні митні агенції, що значно підвищує ефективність боротьби з контрабандою, незаконною торгівлею наркотиками, зброєю, і взагалі з транскордонною злочинністю.

В Україні функціонують **аналітичні центри ризиків** на базі Державної митної служби, які допомагають виявляти ризики та фокусувати ресурси на потенційно небезпечних вантажах. Це підвищує рівень митної безпеки та зменшує можливості для контрабанди.

5. Використання контейнерних сканерів – спеціалізовані рентгенівські або інші типи сканувальних пристроїв, які дозволяють митним органам перевіряти вміст контейнерів без їх фізичного відкриття, що мінімізує час перевірки та забезпечує точність огляду без фізичного втручання. Їх активно використовуються для виявлення зброї, наркотиків, контрабандних товарів або інших небезпечних предметів.

Сучасні сканери для перевірки контейнерів встановлено в: Одеський морський торговельний порт, МТП «Південний», МТП Чорноморськ, Миколаївський морський порт, Бердянський МТП, Ізмаїльський морський порт.

6. Блокчейн для контролю ланцюгів поставок. Деякі порти розглядають можливість використання блокчейн-технологій для відстеження вантажів у ланцюгу поставок. Це забезпечує прозорість і незмінність інформації про товари, їх походження, митні операції та транзакції з ними. Інформація про їх відправлення, перевезення, митні перевірки та кінцеву доставку товару зберігається в блокчейні. Це означає, що митні органи можуть в будь-який момент переглянути повну історію товару. Якщо хтось спробує змінити

інформацію або ввести її неправдиво, це буде видно всім учасникам, що унеможлиблює шахрайство.

Блокчейн працює на основі розподіленої мережі комп'ютерів (вузлів), які перевіряють і підтверджують кожну транзакцію. Оскільки кожен блок у ланцюгу зашифрований, а система працює за допомогою складних криптографічних алгоритмів, дані у блокчейні надійно захищені від несанкціонованого доступу. Після того, як інформація потрапляє в блокчейн, її неможливо змінити або видалити безслідно, що забезпечує цілісність даних. Блокчейн дозволяє гарантувати, що інформація про вантаж не була змінена або підроблена. Впровадження блокчейну в митні процеси потребує значних технічних ресурсів та навичок, зокрема для інтеграції з уже існуючими міжнародними системами в глобальному ланцюзі поставок [4].

На даний момент блокчейн-система в Одеському морському порту перебуває на стадії впровадження. В майбутньому це значно підвищить конкурентоспроможність порту і покращить співпрацю з міжнародними партнерами, але вимагає додаткових інвестицій та навчання персоналу.

7. Системи відеоспостереження зі штучним інтелектом (AI)

Системи відеоспостереження з функціями штучного інтелекту здатні автоматично аналізувати поведінку транспорту і людей в портах. AI може виявляти підозрілу активність і оперативно попереджати митні органи і охорону. Наприклад, якщо транспорт рухається поза дозволеною зоною, затримується надто довго в певному місці або порушує встановлені маршрути, або несанкціонований доступ до заборонених зон, надмірну кількість людей у зоні або незвичайні маршрути переміщення, спроби крадіжки, акти вандалізму, проникнення в зону з високим рівнем безпеки. Багато систем AI інтегровані з функцією розпізнавання облич та номерних знаків автомобілів, що дозволяє автоматично ідентифікувати людей та транспортні засоби. Наприклад, якщо в порту з'являється особа або транспортний засіб, який перебуває в розшуку, система негайно попереджає відповідні служби. AI може виявляти потенційно небезпечні ситуації, такі як пожежі, аварії, зіткнення або підозрілі об'єкти, залишені без нагляду.

Відеоспостереження з AI часто інтегрується з іншими системами безпеки, такими як **GPS-трекінг, RFID-мітки та системи доступу**, що дозволяє створити єдину систему контролю за всіма процесами в порту. Таким чином, AI мінімізує вплив людських помилок, дозволяє проводити постійний моніторинг без втрати уваги або упередженості і швидко реагувати на потенційні загрози, ефективно контролювати великі території і попереджати служби безпеки в режимі реального часу. На основі аналізу попередніх даних, системи з AI

можуть прогнозувати можливі ризики і вживати превентивних заходів для запобігання інцидентам.

Висновки. Ситуація на митниці в морських портах України наразі є складною. Крім війни, блокади портів, зменшення перевалки вантажу морським транспортом, в портах існують проблеми, пов'язані з корупцією і порушеннями у цій сфері, рівень яких не знизився (незаконне зниження митних платежів та хабарі за пришвидшене оформлення вантажів, нелегальний експорт не задекларованих сільськогосподарських товарів, особливо зернових, експорт й імпорт тютюнових виробів, палива, декларування товарів подвійного призначення як цивільного обладнання та ін.). Все це створює ризики для безпеки країни в умовах війни. Обмежене державне фінансування ускладнює модернізацію митної інфраструктури та впровадження нових технологій для боротьби з контрабандою і корупцією. Значна частина інфраструктури залишається застарілою. У багатьох портах й досі використовуються ручні перевірки, що значно уповільнює процес митного контролю і призводить до низької ефективності виявлення контрабанди. Нестача висококваліфікованих кадрових ресурсів також ускладнює процес митного оформлення. Проблеми технічної відсталості можливо вирішувати за допомогою реформ і технічної модернізації митної системи. Проте навіть в умовах війни дія в портах таких нових технологій, як електронні декларації та системи автоматизованого ризик-менеджменту (САРМ), дуже допомагають підвищувати ефективність роботи митниці і забезпечувати захист економічної та громадської безпеки.

Список використаних джерел:

1. Understanding Single Window Environment. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/single-window/compendium/swcompendiumvol1parti.pdf> (дата звернення: 23.11.2024).
2. Understanding electronic customs filing. URL: <https://www.mic-cust.com/software-solutions/customs-software-customs-self-filing-software-solution-for-global-customs-management/understanding-electronic-customs-filing/> (дата звернення: 23.11.2024).
3. RFID GPS Trackers: Two Technologies, One Solution. URL: <https://www.link-labs.com/blog/rfid-gps-trackers-two-technologies-one-solution> (дата звернення: 23.11.2024).
4. Blockchain in Supply Chain Management. URL: <https://consensys.io/blockchain-use-cases/supply-chain-management> (дата звернення: 23.11.2024).