

УДК 342.951:656.61

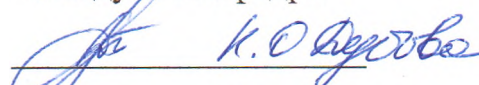
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**Національний університет кораблебудування імені адмірала
Макарова Факультет морського права**

Кафедра морського та господарського права

«Допущений до захисту»

Завідувач кафедри


«05» 12 2025 р.

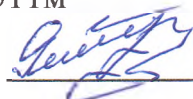
КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

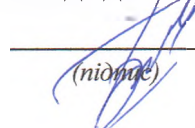
на тему:

**«ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ У
СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ»**

Виконав: студентка 6 курсу, групи
6511м


Яшина Д. С.
(підпис)

Керівник роботи: доцент кафедри
морського та господарського права,
кандидатка юридичних наук, доцент


Дмитрук І. М.
(підпис)

Миколаїв – 2025 р

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Навчально науковий інститут (факультет) _____

Кафедра
Спеціальність
Освітня програма

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Гарант освітньої програми

(підпис)
«05» 12 2025 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студентці Яшній Дарині Сергіївні

1. Тема роботи: «ПРАВОВЕ ЗАПЕЗПЕЧЕННЯ МИТНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ»

Керівник роботи доцент кафедри Морського та господарського права, кандидат юридичних наук, доцент Дмитрук Ірина Миколаївна

Затверджені наказом ректора № 1155-уч від «30» вересня 2025 року

2. Термін подання роботи: 08.12.2025 року

3. Вихідні дані по роботі: монографічні видання, наукові статті, аналітичні матеріали вітчизняних науковців та практиків, Інтернет-ресурси, наукова та навчально-методична література, законодавчі й нормативні акти України, що регламентують правове забезпечення цивільно-військового співробітництва.

4. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів)

1. Загальна характеристика митного контролю у сфері морської торгівлі.
2. Організаційно-правовий механізм митного контролю при переміщенні товарів морським транспортом.
3. Забезпечення законності при здійсненні митного контролю у сфері морської торгівлі.

5. Перелік презентаційних матеріалів: презентація PowerPoint на 7 слайдах

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	Завдання прийняв
	Сторонні консультанти до підготовки розділів роботи не залучалися		

7. Дата видачі завдання

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вибір теми роботи	До 10.09.2025	Виконано
2.	Визначення мети, завдань, об'єкта та предмету дослідження	До 20.09.2025	Виконано
3.	Складання плану роботи, опрацювання джерел	До 10.10.2025	Виконано
4.	Виконання роботи	До 25.11.2025	Виконано
5.	Підготовка до захисту	До 08.12.2025	Виконано
6.	Захист роботи	19.12.2025	Виконано

Студентка

(підпис)

Яшина Д.С.

(ПІБ)

Керівник роботи

(підпис)

Дмитрук І.М.

(ПІБ)

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	3
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	5
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МИТНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ.....	9
1.1. Поняття, структура й зміст митного контролю у сфері морської торгівлі.....	9
1.2. Класифікація митного контролю на морському транспорті: підходи та практичні моделі	15
1.3. Нормативно-правове регулювання митного контролю у сфері морської торгівлі	20
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ТОВАРІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ.....	27
2.1. Загальні організаційні принципи реалізації митного контролю у сфері морських перевезень	27
2.2. Технологія здійснення митного контролю при імпорті та експорті товарів морем.....	33
2.3. Особливості організації митного контролю залежно від типу морського судна та характеру вантажу.....	39
РОЗДІЛ 3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАКОННОСТІ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ.....	45
3.1. Правові гарантії законності митного контролю при морських перевезеннях	45
3.2. Проблеми та шляхи вдосконалення законодавчого забезпечення законності у сфері морської торгівлі.....	55
ВИСНОВКИ.....	65
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68
ДОДАТКИ	73

АНОТАЦІЯ

Яшна Д. С. Правове забезпечення митного контролю у сфері морської торгівлі – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Випускова кваліфікаційна робота на здобуття ступеня вищої освіти «магістр» (081 Право). – Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв, 2025.

Кваліфікаційна робота присвячена дослідженню правового забезпечення та організаційно-правовим основам митного контролю у сфері морських перевезень.

В результаті дослідження систематизовано зміст, структуру та види митного контролю, що здійснюється в морських портах, а також проаналізовано нормативні й процедурні механізми його реалізації. У роботі наголошено, що митний контроль в умовах морської логістики охоплює не лише адміністративну перевірку товарів, але й елементи цифрового моніторингу, прогнозування ризиків та виявлення загроз на основі інтелектуального профілювання. З'ясовано, що морський митний контроль виконує функції запобігання незаконному переміщенню вантажів, моніторингу ланцюгів постачання та забезпечення екологічної й технічної безпеки.

У першому розділі «Загальна характеристика митного контролю у сфері морської торгівлі» розкрито понятійно-структурну природу контролю, класифікацію його форм і законодавчі засади, на яких він ґрунтується.

У другому розділі «Організаційно-правовий механізм митного контролю при переміщенні товарів морським транспортом» розглянуто особливості впровадження процедур контролю залежно від типу судна, характеру вантажу та логістичного маршруту, з акцентом на цифрові технології. В третьому розділі «Забезпечення законності при здійсненні митного контролю у сфері морської торгівлі» досліджено систему правових гарантій, зокрема застосування управління ризиками, регламентацію дій інспектора, дотримання норм міжнародного морського права й усунення нормативних колізій.

У Висновках окреслено необхідність уніфікації термінології, електронізації перевірок, створення цифрової шини обміну даними та перетворення митного

контролю на механізм превентивного правового моніторингу.

Ключові слова: митний контроль, морська торгівля, управління ризиками, цифрові технології, правові гарантії, документообіг, тип вантажу, морське право, класифікація, інспекційна процедура.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АСАУР	автоматизована система аналізу й управління ризиками
МАРПОЛ	Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден
АЕО	авторизовані економічні оператори
МКУ	Митний кодекс України
ГС	Гармонізована система опису і кодування товарів
ЗЕД	зовнішньо-економічна діяльність
ВМЗ	вільна митна зона
СУР	система управління ризиками
КАСУ	Кодекс адміністративного судочинства України
AIS	Automatic Identification System (система автоматичної ідентифікації суден)
EDI	Electronic Data Interchange (електронний обмін даними)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code (Кодекс з охорони суден і портових засобів)
OCR	Optical Character Recognition (технологія оптичного розпізнавання символів)
PCS	Port Community System портова інформаційна система спільного доступу
RFID	Radio Frequency Identification (технологія радіочастотної ідентифікації)
ROC	ризик орієнтована система
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі)
WCO	World Customs Organization (Всесвітня митна організація)

ВСТУП

Актуальність дослідження. Розвиток глобальної морської торгівлі, яка охоплює понад 80% міжнародного товарообігу, зумовлює посилення уваги до інструментів правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності на морському транспорті. Україна, маючи стратегічне географічне положення та вихід до морських просторів, активно бере участь у морських торговельних операціях, що потребує чітко організованої та правової обґрунтованої системи митного контролю. Морські порти функціонують як пункти перетину державного кордону, де здійснюється перевірка легальності товарів, їх відповідності митним правилам та забезпечується недопущення переміщення заборонених вантажів. У цьому контексті митний контроль стає не лише адміністративною процедурою, а й елементом державного суверенітету, що реалізується на водному прикордонні. Його ефективність залежить від чіткого нормативного регулювання, належної технології процедур, кваліфікації персоналу та відповідності сучасним стандартам безпеки й логістики. Водночас зростаюча кількість міжнародних перевезень, інтенсивність змін митного законодавства, ризики незаконного обігу товарів, складність класифікаційної роботи з вантажами, що прибувають морем, а також інтенсифікація перевірок у зв'язку з воєнним станом створюють низку викликів для функціонування митної інфраструктури.

Особливої актуальності набуває необхідність впровадження гнучких організаційно-правових моделей контролю, здатних адаптуватися до оперативної зміни умов торгівлі та міжнародного середовища. Вивчення класифікації форм контролю, типології процедур, нормативного супроводу та гарантій законності у сфері морських перевезень дозволяє сформулювати комплексне бачення механізмів забезпечення національної економічної безпеки в умовах відкритих торговельних кордонів. Саме митний контроль у морській сфері виступає ланкою, де зустрічаються міжнародне торгове право, державне регулювання, адміністративні практики й принципи захисту публічних інтересів у сфері національної митної політики.

Теоретичним підґрунтям кваліфікаційної роботи є праці вітчизняних фахівців, які досліджують адміністративно-правові, міжнародно-правові та організаційно-управлінські аспекти митного контролю у сфері морських перевезень. Зокрема, до них відносяться: Аверочкіна Т. В., Андрущенко С. В., Брильов О. А., Деміна М. А., Ківалов С. В., Коваленко Н. В. та інші.

Метою кваліфікаційної роботи є проведення аналізу, теоретичного дослідження правового забезпечення митного контролю у сфері морської торгівлі.

Завдання дослідження:

- розкрити поняття, структуру й зміст митного контролю у сфері морської торгівлі;
- проаналізувати класифікаційні підходи до митного контролю на морському транспорті та практичні моделі його реалізації;
- дослідити нормативно-правове регулювання митного контролю у сфері морської торгівлі;
- визначити організаційні принципи реалізації митного контролю у сфері морських перевезень;
- описати технологію здійснення митного контролю при імпорті та експорті товарів морем;
- з'ясувати особливості організації митного контролю залежно від типу морського судна та характеру вантажу;
- встановити правові гарантії дотримання законності під час митного контролю в морських портах;
- сформулювати напрями вдосконалення законодавчого забезпечення митного контролю у сфері морської торгівлі.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, які складаються в сфері митного контролю при переміщенні товарів морським транспортом та їх правове забезпечення.

Предмет дослідження – організаційно-правовий механізм здійснення митного контролю у сфері морської торгівлі, що включає нормативно-правову базу, форми реалізації та процедури контролю, а також практики забезпечення

законності.

Методи дослідження включають історико-правовий підхід для аналізу розвитку митного законодавства, системно-структурний метод для розгляду елементів механізму митного контролю, порівняльно-правовий аналіз для виявлення відмінностей між українською та міжнародною практиками, а також аналітичний і логіко-дедуктивний методи для узагальнення нормативного матеріалу й наукових джерел. Дослідження спирається на принципи правової визначеності, пропорційності, ефективності адміністративних процедур і верховенства права.

Апробація результатів дослідження. За темою дослідження було опубліковано тези доповіді на тему: «Правове забезпечення митного контролю у сфері морської торгівлі» у V Міжнародній науково-практичній конференції «Інформаційне право: сучасні виклики та напрямки розвитку» від 7 листопада 2025 року, місто Львів.

Структура кваліфікаційної роботи відповідає логіці дослідження та складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, восьми параграфів, висновків і списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг роботи становить 81 сторінок, з них 65 основного тексту. Список використаних джерел налічує 45 найменувань і розміщений на 5 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МИТНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

1.1. Поняття, структура й зміст митного контролю у сфері морської торгівлі

У межах міжнародної торговельної системи митний контроль у морських портах виконує функції, які не зводяться до лінійної перевірки товарів, а охоплюють складну сукупність операцій, спрямованих на забезпечення економічної стабільності, захист митних інтересів держави та превенцію транснаціональної злочинності. Згідно з Конвенцією SOLAS, Кодексом ISPS та Міжнародною конвенцією про спрощення і гармонізацію митних процедур, що інституалізована у Кіотському документі, митний контроль в акваторії портів має форму багаторівневої системи моніторингу, що інтегрується у логістику вантажопотоку. Саме морські перевезення, які забезпечують близько 80% світової торгівлі за тоннажем, потребують найвищого рівня прозорості процедур та захисту від ризиків контрабанди, нелегальної міграції, поширення хімічної та біологічної загрози [7, с. 68].

Контрольні дії у межах портових кластерів мають не лише адміністративне, а й техніко-оперативне значення, що виражається в застосуванні спеціалізованих систем контейнерного сканування, використанні радіаційних датчиків, тепловізорів, спектральних аналізаторів, а також в аналізі даних про ланцюги постачання через механізми попереднього повідомлення (advance cargo information) та електронного обміну даними (EDI). Усі ці інструменти створюють фундамент превентивного управління ризиками, яке дозволяє не лише ідентифікувати товари за ступенем митної небезпеки, а й адаптувати інтенсивність контролю до мінливого характеру вантажопотоку. Фактично, митний контроль у морській торгівлі є не стільки процедурою верифікації, скільки складною логіко-аналітичною системою динамічної оцінки довіри до суб'єкта господарювання, що вписується у концепцію митного аудиту *ex ante* та *ex post*.

Принципова відмінність морського митного контролю полягає в його багатокомпонентній структурі, яка не обмежується точкою фізичного контакту з вантажем. У сучасному середовищі контролю превалює концепція інтелектуального спостереження, де ключову роль відіграє обробка попередніх декларацій, автоматизованих повідомлень про прибуття судна, супровідних комерційних документів та інформації з міжнародних баз даних, таких як WCO Data Model або World Customs Network. Етапність процедури передбачає поділ на передконтрольний, контактний та післяконтрольний сегменти, де кожен виконує власну аналітичну функцію. Передконтрольний сегмент охоплює обробку електронних декларацій до прибуття вантажу (pre-arrival processing), у межах якого реалізується індикативне виявлення ризиків за допомогою автоматизованих систем керування ризиками (АСАУР).

Ці системи зазвичай включають векторну модель аналізу даних, яка базується на параметрах країни походження, типу товару, відомостей про експортера, попередньої історії митного дотримання та особливостей маршруту. Контактний етап полягає у фізичному огляді контейнерів або їх перевірці за допомогою технічних засобів контролю (рентгенівських комплексів, спектроскопів, гама-сканерів), які дають змогу унеможливити суб'єктивне втручання у процедуру. Післяконтрольний блок передбачає аналіз фінансових документів, рахунків-фактур, транспортних контрактів і результатів лабораторної експертизи, який дозволяє здійснити порівняльну оцінку декларованих параметрів із фактичними показниками. Саме ця триєдина структура знижує ймовірність фальсифікації, мінімізує адміністративне навантаження та інтегрує контроль у логістику морського перевезення без шкоди для його динаміки [11, с. 13].

Особливої уваги потребує специфіка портового простору як середовища реалізації митного контролю. Місце розташування портового термінала формує унікальний геоелекономічний режим, що передбачає підвищений ризик логістичних маніпуляцій – прихованого перевантаження, зміни інвойсної вартості, використання портів-транзитерів для непрозорих схем реекспорту.

Митний контроль у такому середовищі оперує в межах інтегративної моделі,

яка поєднує інституційний контроль і технологічну автоматизацію. Одним із базових елементів є система автоматизованого управління чергою (Port Community System), що синхронізує дії митниці, адміністрації порту, прикордонної служби та приватних логістичних операторів. Така система дозволяє не лише керувати черговістю контейнерів, а й поєднувати їхню фізичну перевірку з електронною обробкою документів у режимі реального часу. Це мінімізує можливість впливу людського фактора, що особливо актуально в умовах високого трафіку. Технічні особливості портової логістики диктують вимоги до динамічного контролю, де об'єкт перевірки змінює своє просторове положення ще до завершення митних процедур. У цьому контексті актуальним є використання геоінформаційних систем і RFID-трекінгу, які дають змогу ідентифікувати кожну одиницю вантажу за координатами та часовими мітками. Крім того, високий рівень стандартизації контейнерів дозволяє застосовувати автоматизовані алгоритми зіставлення параметрів – габаритів, ваги, зовнішніх пошкоджень – з контрольними зразками, що спрощує процедури без втрати точності. Таким чином, митний контроль у портовому просторі є просторово-динамічною конструкцією, яка розгортається у тривимірному середовищі – одночасно в координатах часу, простору й інформаційного потоку.

Функціональне наповнення митного контролю у морському секторі виходить за межі класичних завдань тарифного регулювання. Йдеться про реалізацію політики державної безпеки у форматі прикордонної фільтрації загроз – від біологічної контамінації до втручання у ланцюги критичної інфраструктури. Контейнеризація вантажів, що становить понад 60% обсягу міжнародних морських перевезень, ускладнює процедури контролю, оскільки створює умови для замаскованих схем нелегального імпорту. Зважаючи на це, митні служби дедалі активніше впроваджують моделі вибіркового контролю за принципом профілювання ризиків. Йдеться про системи з ознаками штучного інтелекту, які обробляють масиви інформації про експортно-імпортні операції, перетворюючи їх на векторні профілі небезпеки з високим ступенем точності. У рамках таких моделей застосовуються нейромережеві фільтри, що враховують багаторічну

поведінкову історію компанії, а також нетипові ознаки маршруту – частоту змін портів, часові розриви між етапами транспортування, наявність пов'язаних контрагентів із низьким рівнем довіри. Ці профілі формують набір критеріїв «митної тривоги», які активують процедуру поглибленого огляду. У системах типу Single Window контроль інтегрується в електронні платформи, де перевірка митної вартості, дотримання торговельних заборон та походження товарів реалізується одночасно через уніфіковані шлюзи даних. Це дозволяє уникнути дублювання перевірок, скорочує час оформлення й підвищує передбачуваність процедур. Принциповим є і той факт, що митний контроль у морській логістиці не лише фіксує порушення, а й виконує функцію превенції – його присутність змінює поведінку суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності через ефект так званого «митного моніторингу присутності» [5, с. 24].

Контрольна інфраструктура морських портів має не лише технологічний, а й правовий вимір. Законодавчо митний контроль у цьому секторі регулюється багаторівнево – починаючи з Кодексу митних процедур ВМО і закінчуючи регламентами ЄС та Конвенціями МАРПОЛ і Базельською угодою. Україна, перебуваючи в зоні активного морського експорту зернових, металопродукції та машинобудівного обладнання, адаптує свої нормативи під вимоги міжнародних партнерів. Так, на рівні митної політики запроваджуються механізми АЕО (авторизованих економічних операторів), які отримують преференційний режим проходження контролю. Це означає, що функція митниці поступово зміщується від масової перевірки до вибіркового нагляду за визначеними суб'єктами з високим рівнем довіри. У таких умовах контроль втрачає репресивну функцію й набуває рис сервісної служби – аналітичного посередника між державою та бізнесом. У цьому середовищі важливим стає не стільки технічне виявлення порушення, скільки вбудована в систему процедура запобігання повторним ризикам через інтелектуальний аналіз першопричин інциденту. До повноважень контролю включається також верифікація сертифікатів походження, оцінка дотримання екологічних та санітарних норм, аналіз ліцензійної відповідності в умовах подвійного призначення товарів. Усе це створює багатовекторне поле, де митний

контроль є не інструментом уніфікованого нагляду, а адаптивним аналітичним процесом, вбудованим у динаміку морських торгівельних мереж.

У системі морської торгівлі митний контроль постає не як ізольована адміністративна процедура, а як структурований механізм, глибоко інтегрований у логіку глобального ланцюга постачання. Усі вантажі, що перетинають морські кордони, зокрема в режимі імпорту, експорту або транзиту, підлягають багатоетапному контролю, який не обмежується лише декларуванням товарів, а охоплює весь спектр дій – від попередньої оцінки ризиків до постфактум аналітики. Структурна складність цього механізму визначається низкою об'єктивних факторів: великомасштабністю морського вантажопотоку, багаторівневою юрисдикцією портових зон, присутністю великої кількості операторів з різними правовими статусами та високим ступенем ризику використання морської логістики для протиправних дій. Усе це потребує побудови гнучкої, адаптивної системи контролю, що базується не тільки на нормативних вимогах, а й на глибокому аналізі характеру вантажу, маршруту переміщення, особливостей перевізника, а також історії взаємодії конкретного суб'єкта з митними органами. Така система передбачає ідентифікацію об'єкта контролю не лише за декларативними ознаками, а й за сукупністю вторинних показників, що формуються через автоматизовані системи аналізу. Об'єктами контролю стають як товари, що мають визначені коди згідно з Гармонізованою системою опису та кодування товарів, так і супровідна документація, контейнери, тари, транспортні засоби, а також інформаційні потоки, які створюють цифрові сліди переміщення вантажу. Саме таке розширене розуміння об'єкта контролю створює можливість не тільки виявити явні порушення, а й спрогнозувати потенційні ризики на основі поведінкових аномалій і логістичних девіацій [14, с. 70].

Документальна складова контролю в морському секторі має надзвичайну вагу, оскільки саме через паперово-електронну структуру відбувається ідентифікація вантажу, його митного режиму, правовласника, маршруту переміщення та характеру товарно-грошових операцій. У типовому процесі митного оформлення в морському порту обов'язковими є такі документи, як

коносамент (bill of lading), інвойс (invoice), пакувальний лист (packing list), сертифікати відповідності, санітарні, фітосанітарні та ветеринарні дозволи, якщо йдеться про специфічні категорії товарів. Аналіз цих документів відбувається на кількох рівнях – формальному (чи відповідають документи вимогам оформлення), змістовому (чи є відповідність між задекларованими та фактичними параметрами товару) та логічному (чи не містять дані ознак маніпуляцій). Документальний контроль здійснюється з використанням електронних платформ – систем типу «єдине вікно» (Single Window), що дозволяють об'єднати всі дозволи й повідомлення в одному цифровому просторі. У цих платформах реалізовано механізми верифікації даних у режимі реального часу, перевірки достовірності інвойсної вартості, порівняння маршрутних ланцюгів із типологічними моделями та визначення нестандартних комбінацій торгових операцій. На основі таких систем формується електронний профіль ризику, що дозволяє митнику діяти не реактивно, а проактивно. Завдяки цьому скорочується кількість фізичних оглядів, проте зростає глибина аналізу кожного кейсу, що дозволяє виявляти порушення, замасковані під законну діяльність.

Фізичний контроль у морському порту – це, як правило, вибіркова процедура, що активується в разі спрацювання профілю ризику або виявлення невідповідностей під час документального аналізу. У зоні ризику зазвичай перебувають контейнери, що прямують із країн із нестабільною митною статистикою, товари, які підпадають під подвійне використання, або вантажі, маршрут яких має нетипову конфігурацію. Огляд здійснюється або повністю – через розпломбування контейнера та вибіркове вилучення зразків, або з використанням технічних засобів дистанційного контролю. До таких засобів належать мобільні рентгенівські сканери, гамма-випромінювальні системи, спектрометри, що виявляють присутність заборонених речовин, та інфрачервоні сенсори, здатні розпізнавати теплові аномалії в об'ємі контейнера [13, с. 13].

У низці портів використовуються автоматизовані лінії контролю з функцією біометричної ідентифікації водіїв, сканування номерних знаків та фотофіксації зображень усіх поверхонь тари. Сучасна практика також передбачає застосування

геоміток і пломб, що реагують на зміну просторового положення або несанкціоноване відкриття. У випадку, коли об'єктом є рефрижераторний контейнер, контроль охоплює не тільки вміст, а й температурні параметри з моменту відправлення. Усе це свідчить про те, що фізичний контроль у морській логістиці є не просто процесом перевірки, а структурованим аналітичним актом, що поєднує логістичну, криміналістичну та технічну експертизу. Його мета – не лише виявити факт порушення, а й реконструювати логіку його реалізації, виявити мережу зв'язків і, за можливості, локалізувати джерело ризику ще до його матеріалізації.

1.2. Класифікація митного контролю на морському транспорті: підходи та практичні моделі

У практичних моделях організації митного контролю на морському транспорті дедалі більшого значення набуває поєднання формальної класифікації з адаптивними механізмами прогнозування, що базуються на емпіричних даних і цифрових моделях поведінки вантажопотоку. У цій площині класифікація типів контролю перетворюється з нормативної схеми в практичний інструмент ситуативного реагування. Скажімо, вантажі, що прибувають до порту в межах глобальних логістичних альянсів – Maersk, MSC, CMA CGM, – унаслідок високого ступеня комерційної відповідальності мають знижений ризиковий статус. Це не означає, що контроль знімається, однак він набуває переважно документального характеру з розширеним попереднім аналізом і дистанційною верифікацією. Водночас постачання з дрібних регіональних портів без електронної підтримки та відстеження в режимі AIS автоматично класифікується як зони підвищеної уваги. Для таких вантажів застосовуються комбінації вибіркового й фактичного контролю з акцентом на фізичну ідентифікацію змісту, вагових характеристик і відповідності заявлені номенклатурі. Високу варіативність демонструє контроль товарів, що перетинають митний кордон у вигляді комбінованих партій: коли в межах одного контейнера транспортуються різні групи товарів, часто під кодами, що мають різну фіскальну або дозвільну вагу. Такі випадки вимагають

застосування спеціалізованих програмних рішень, які дають змогу здійснювати внутрішньоконтейнерну класифікацію не за кодами ТН ЗЕД, а за комерційними ознаками: країна виготовлення, структура пакування, ознаки перефасування або перевантаження. З технічного боку ця функція реалізується через використання технологій комп'ютерного зору, розпізнавання зображень, лазерного сканування внутрішніх параметрів тари, які фіксуються ще в точці навантаження й порівнюються з показниками на етапі прибуття [3, с. 19].

Підходи до класифікації митного контролю також тісно пов'язані з форматом відповідальності, який покладається на учасників зовнішньоекономічної діяльності. У межах концепції «уповноваженого економічного оператора» митниця делегує частину контрольних функцій бізнесу, який, у свою чергу, бере на себе зобов'язання щодо прозорості, точності даних і дотримання встановлених процедур. У цьому випадку контроль трансформується в системний аудит – аналітичну перевірку процесів усього ланцюга поставок із фіксацією точок потенційного відхилення. Така модель особливо ефективна в морській логістиці, де час має критичне значення, і масові перевірки фізичного характеру створюють перешкоди для динамічного обороту вантажів. Упровадження цієї моделі передбачає існування структурованих ризик-орієнтованих реєстрів, у яких класифікація типів контролю ґрунтується не лише на товарній структурі, а й на профілі компанії: її історії порушень, наявності міжнародної сертифікації, інтегрованості в цифрові платформи контролю. У межах таких підходів фактичний контроль застосовується винятково до тих партій, які вибиваються зі стандартної поведінкової матриці, що значно оптимізує ресурси митної служби. Особливе місце в цій схемі посідає механізм самодекларування з подальшою пост-аудитною перевіркою, що дозволяє змістити акцент контролю з моменту перетину кордону на аналітичне відстеження ризиків у часовому розрізі. Усе це формує якісно нову модель класифікації – не за типами процедур, а за ступенем довіри, верифікованої через багаторівневу систему обліку, прогнозування й технічного моніторингу [8, с. 45]. У системі морських перевезень окремого аналітичного підходу потребують танкерні й наливні вантажі, оскільки класичні методи митного контролю тут

виявляються непридатними. Йдеться про продукти, що транспортуються в ізольованих герметичних резервуарах і не можуть бути відкритими без порушення температурного, хімічного або тискового режиму. У таких умовах митний контроль організовується через вбудовані системи неінвазивного зондування. Це зокрема, ультразвукові сенсори, спектрофотометричні прилади, автоматичні вимірювачі рівня, температурні реєстратори, що дозволяють здійснити крос-перевірку задекларованих об'ємів і характеристик продукту без прямого контакту з речовиною. Дані із цих сенсорів надходять до інтегрованих платформ контролю, де зіставляються з даними з документації, маршрутів, метеоумов під час перевезення й технічних характеристик судна. У випадку нафтопродуктів, скрапленого газу або хімічної сировини контроль охоплює також етап бункерування, тобто момент завантаження в порту відправлення, і процес розвантаження. Розбіжності між цими значеннями навіть у межах кількох відсотків є підставою для поглибленого аудиту. Особливістю класифікації таких вантажів є те, що ключову увагу приділяють не товару як такому, а логістиці процесу його переміщення: відповідності температурних параметрів, стабільності внутрішнього тиску, нормам зберігання. Усе це перетворює процедуру контролю на складну інженерну операцію, в якій перетинаються митні, екологічні, техногенні та правові виміри. Саме з цієї причини митні органи, які обслуговують танкерні термінали, мають у своєму складі спеціалізовані підрозділи з хімічної безпеки, морського права й технологічного моделювання процесів – вони відповідають за аналітичну реконструкцію можливих відхилень і розробку протоколів реагування.

У змішаних вантажопотоках, де в межах одного рейсу транспортуються товари різного типу – контейнери, палетовані вантажі, навалочні маси, наливні продукти, – класифікація митного контролю ускладнюється неможливістю застосування уніфікованої моделі. У таких випадках реалізується гібридна система контролю, де різні типи вантажів підпадають під окремі процедури, що здійснюються синхронно в межах одного логістичного вікна. Це вимагає точного планування логістики огляду, зонування портових площ, автоматизації

маршрутизації вантажів залежно від типу контролю. Так, контейнери можуть бути спрямовані до рамкових сканерів, навалочні маси – до пробовідбірників і лабораторій, а наливні вантажі – до сенсорних станцій. Цей принцип – зонування за типом контролю – лягає в основу класифікації гібридних схем. Крім того, змішані перевезення часто передбачають транзит через кілька портів, і в кожному з них вантаж може змінювати конфігурацію. Тому митний контроль не обмежується одним актом – формується ланцюг митної верифікації, де кожна точка є етапом у послідовності [16, с. 48].

Тут класифікація набуває подовженої структури: замість єдиного типу процедури вводиться поняття «модульного контролю», де різні типи взаємодії з вантажем відбуваються на різних етапах маршруту, з подальшим узагальненням результатів в єдиному цифровому досьє. Таке досьє супроводжує вантаж аж до моменту завершення митного очищення, і на його основі будується остаточна оцінка достовірності. Ця модель особливо цінна в умовах, коли обсяг перевезень перевищує можливості фізичного контролю, а швидкість обробки є критичною для функціонування всієї логістичної системи.

В основі сучасної класифікації митного контролю в системі морських перевезень лежить не просто поділ за формальними типами процедур, а складна архітектура, що включає аналітичні, прогностичні та селективні механізми, які взаємодіють у реальному часі в межах інтегрованих платформ. Одним із таких базових інструментів є автоматизовані системи управління ризиками (АСУР), які перетворюють класифікацію з адміністративного інструмента на складну багатошарову модель адаптивного реагування. Ці системи ґрунтуються на математичних і статистичних алгоритмах, які оцінюють ймовірність виникнення порушення залежно від десятків і навіть сотень змінних – від характеру товару й маршруту перевезення до історії суб'єкта ЗЕД, частоти змін транспортного засобу, а також нетипових часових інтервалів між пунктами проходження. Дані, що обробляються системою, походять із різних джерел: внутрішніх баз митної служби, зовнішніх аналітичних платформ, міжнародних трекінгових мереж (AIS, SafeSeaNet), комерційних реєстрів суден і судновласників. Унаслідок цього

формується профіль ризику кожного окремого контейнера, партії товару чи судна, який у режимі реального часу впливає на тип контролю, що буде застосований. Найвища група ризику автоматично переводиться до категорії поглибленого комплексного контролю з фізичним втручанням, тоді як вантажі з низьким ризиковим профілем проходять винятково документальну перевірку з подальшим пост-контролем у форматі митного аудиту. Цей динамічний розподіл дозволяє не лише раціонально розподіляти ресурси, а й уникати надмірної затримки вантажопотоку без втрати ефективності [9, с. 14].

Система АСУР не є фіксованою конструкцією – вона постійно адаптується до зміни зовнішніх факторів, що впливають на профіль ризику. Наприклад, якщо в певному регіоні фіксується спалах контрабанди конкретного виду товару, система оперативно змінює вагу цього параметра в загальній моделі, підвищуючи імовірність застосування глибокого контролю до подібних партій. Аналогічно, у разі стабільної й прозорої діяльності компанії її профіль поступово переходить до категорії низького ризику, що зменшує частоту перевірок і спрощує процедури. Інтеграція аналітичної моделі з базами даних WCO, Інтерполу, митних служб партнерських країн і спеціалізованих блокчейн-платформ гарантує високий рівень точності й репрезентативності оцінки ризику. У межах цих моделей використовуються підходи до машинного навчання, зокрема методи класифікаційних дерев, алгоритми кластеризації та байєсівські мережі, що дають змогу прогнозувати поведінку товару ще до його фізичного переміщення. Результати роботи системи не просто формують рішення про характер контролю, а й архівуються як елементи довготривалого аналітичного моніторингу. Цей архів слугує базою для коригування процедур, розробки нових типів реагування та виявлення структурних уразливостей у системі контролю. Саме завдяки цьому митний контроль поступово еволюціонує з реактивної процедури у проактивну систему безпеки, здатну не тільки виявляти, а й передбачати загрози.

Практична реалізація аналітичного митного контролю в морському транспорті вимагає технічної гармонізації між різними інформаційними системами. Це передбачає створення єдиної цифрової екосистеми, в межах якої всі

суб'єкти логістичного процесу – митниця, адміністрація порту, прикордонна служба, оператор терміналу, брокери, перевізники – мають доступ до релевантних сегментів даних і діють згідно з уніфікованими протоколами. Для забезпечення такої взаємодії використовуються системи типу Port Community System і Single Window, які об'єднують інтерфейси усіх структур у загальнодоступну інформаційну оболонку. Дані про вантаж, що прибуває, потрапляють до системи ще на етапі предеклараційного обміну – тобто до фактичного перетину морського кордону. У цей момент активується алгоритм первинної оцінки, що вираховує коефіцієнт ризику, за яким система автоматично присвоює вантажу класифікаційний код. Цей код сигналізує митнику про рекомендований тип контролю – документальний, вибірковий або комплексний. Таким чином, митна служба ще до прибуття вантажу має змогу сформувати логістику перевірки, забронювати контрольну лінію, залучити спеціалізованих експертів або технічне забезпечення. Це дозволяє уникнути спонтанності в прийнятті рішень і водночас зменшити контакт людини з об'єктом перевірки, що мінімізує ризики корупційного впливу. У випадках, коли система виявляє розбіжності між заявленими параметрами і прогнозованими, вона автоматично активує алгоритм вторинного контролю – це може бути лабораторний аналіз, перевірка походження товару, або звірка даних з комерційною документацією. Таким чином, контроль не реалізується лінійно, а набуває форми послідовного фільтрування з дедалі зростаючим рівнем точності [4, с. 10].

1.3. Нормативно-правове регулювання митного контролю у сфері морської торгівлі

Нормативно-правове регулювання митного контролю в галузі морської торгівлі в Україні є системою що поєднує загальні положення Митного кодексу з численними підзаконними актами, відомчими інструкціями, рішеннями Кабінету Міністрів та міжнародними зобов'язаннями держави. Юридичний механізм делегування повноважень митним органам у морських портах має формальну структуру, закріплену насамперед у статтях 207–211, 121, 209 та 210 МКУ. Вони

визначають, що юрисдикція органів доходів і зборів поширюється не лише на сухопутну частину порту, а й на акваторію, що охоплює внутрішні води, рейдові зони, причали, портові термінали, а також конструкції у відкритому морі, які мають статус митної території. У такий спосіб Україна синхронізує власну правову базу з нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року, визнаючи функціонування митної влади на морі у ширшому вимірі – не тільки фізичного простору, а й у значенні процедурного контролю за рухом товарів, суден, осіб і вантажно-логістичних транзакцій. Основною умовою здійснення контролю є наявність зони митного контролю, яка створюється за рішенням Кабміну, але фактично організовується адміністрацією морського порту.

Це створює дуальну модель управління – інфраструктурна складова (територія, логістика, охорона) підпорядкована портовій адміністрації, а процесуальна – митному органу. Такий розподіл повноважень формує умови для делікатної взаємодії між секторами, яка врегульовується через накази Мінфіну, акти Держмитслужби, спільні протоколи між службами й логістичними компаніями [2, с. 15].

Законодавче поле функціонування митного контролю в морських портах оперує поняттям «митної формальності», що охоплює комплекс дій із моменту прибуття судна до його вибуття або завершення вантажних операцій. Стаття 207 МКУ чітко встановлює тривалість перебування судна під контролем, залежно від його статусу, вантажного маніфесту та країни походження. У свою чергу, стаття 208 описує порядок оформлення таких суден, зокрема процедуру подання загальної декларації прибуття, яка містить перелік членів екіпажу, опис вантажу, маршрут, відомості про порт відправлення та технічні характеристики судна. Подача такої декларації зумовлює активацію процедур митного контролю – спочатку документального, потім, у разі потреби, фізичного. Стаття 210 деталізує контроль вантажних операцій – тобто моментів навантаження, розвантаження, перевалки, зберігання, зміни транспортних одиниць. У цьому ж контексті функціонує положення про «контроль за транзитними діями» – митниця фіксує не лише вхід, а й переміщення вантажу, що особливо актуально для суден, які діють у

режимі трансшипменту або обслуговують порти кількох країн. Важливим є і визначення статті 211 щодо оформлення суден з короткотерміновим перебуванням – це, зазвичай, буксири, порожні судна, технічний флот. Для них передбачено спрощені процедури, однак із обов’язковим збереженням елементів контролю щодо технічних документів і наявності вантажів. Це свідчить про те, що українське законодавство диференціює повноваження митних органів залежно від типу морської операції, що дозволяє уникати надмірного бюрократичного навантаження, одночасно зберігаючи функціональну ефективність контролю.

Юридичне поняття митної території України в рамках морського контролю набуває особливого значення, оскільки визначає просторові й функціональні межі застосування державної юрисдикції. Згідно з чинним Митним кодексом, а також із відповідними роз’ясненнями Міністерства фінансів, до митної території включено не лише внутрішні води, територіальне море, а й виняткову економічну зону, континентальний шельф, штучні морські конструкції – тобто вся площа, де Україна має суверенні або виключні права. Це юридичне розширення територіального контролю дозволяє митним органам здійснювати перевірки не лише на рейді або біля причалів, а й на шляху судна до порту – у тій точці, де воно перетинає лінію входу до митної зони. У таких випадках митні процедури можуть реалізовуватись дистанційно: за допомогою електронного сканування документів, попередньої перевірки декларацій, звірки з міжнародними базами даних суднових агентств. У деяких ситуаціях активується мобільна група – спеціалізований підрозділ, що виходить до судна ще на підході до порту, з метою проведення фізичного контролю до входу в територіальні води. Такі випадки прописані в окремих наказах Держмитслужби й реалізуються винятково при наявності оперативної інформації про підвищений ризик. Цей механізм демонструє, як законодавство дозволяє гнучко розширювати юрисдикцію митного контролю у відповідь на зміни в морському середовищі, зберігаючи при цьому дотримання міжнародного морського права [6, с. 13].

Положення Митного кодексу щодо постмитного контролю – тобто перевірок після випуску вантажів у вільний обіг – регулюються статтями 345– 351, які

визначають формат і процедури аудитного контролю. Цей формат особливо важливий для сфери морських перевезень, оскільки значна частина товарів має складну структуру логістичного ланцюга, який не дозволяє здійснити повноцінну перевірку під час надходження. У таких випадках митниця реалізує перевірку документів, поданих під час оформлення, вже після фізичного прибуття вантажу, зазвичай протягом кількох тижнів або місяців. Закон дозволяє ініціювати цю перевірку на підставі інформації з інших джерел – митниць інших країн, даних торговельних платформ, внутрішніх ризик-індикаторів або повідомлень від фінансових служб. Аудитний контроль охоплює аналіз правильності класифікації товару, митної вартості, походження, дотримання ліцензійного режиму, а також фактів подання фальшивих документів.

Водночас національна система митного регулювання в морських портах не функціонує у вакуумі – вона безпосередньо інтегрована у правову архітектуру міжнародних конвенцій, ратифікованих Україною. Однією з ключових у цій площині є Конвенція про спрощення формальностей у міжнародному морському русі (FAL), схвалена ще в 1965 році, однак суттєво оновлена в XXI столітті з огляду на електронізацію обміну даними. Конвенція визначає чіткі правила щодо кількості документів, які може вимагати портова держава, термінів їх подання, а також формату – з дедалі більшим акцентом на електронний обіг. Нові редакції FAL зобов'язують усі порти впроваджувати систему Maritime Single Window, яка передбачає єдину точку входу для всіх повідомлень, що надходять від суден до органів державного контролю. У практичному сенсі це означає скорочення часу на оформлення, зниження кількості контактів між бізнесом і держслужбами та підвищення прозорості. У контексті митного контролю конвенція FAL не є жорстко регламентарною, але вона створює стандартизоване тло, яке формує очікування бізнесу та впливає на моделі організації процедур. Важливо, що положення FAL інтегруються з національним законодавством через підзаконні акти, які визначають перелік документів, строки їхньої актуалізації, а також підстави для відмови в оформленні. Таке поєднання міжнародного й національного виявляється особливо ефективним у портах з великим обігом контейнерних вантажів, де швидкість і

точність оформлення мають вирішальне значення.

Конвенція SOLAS, яка є основоположним міжнародним документом у сфері безпеки життя на морі, також має опосередкований, але суттєвий вплив на митні процедури. Хоча основний її зміст спрямований на суднову архітектуру, пожежну безпеку та навігаційне обладнання, практичні аспекти її реалізації безпосередньо перетинаються з митним контролем. Зокрема, йдеться про перевірку небезпечних вантажів – у частині відповідності до Міжнародного кодексу з перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), що є додатком до SOLAS. Митні органи зобов'язані верифікувати наявність відповідних сертифікатів, перевіряти упаковку, маркування та відповідність заявленого класу небезпеки фактичному вмісту. Також у межах цієї конвенції діє вимога щодо перевірки стабільності судна, розподілу вантажу, що вимагає надання планів завантаження – ці документи підлягають огляду митним органом, зокрема у випадках суміщених вантажопотоків. Окрім того, на основі SOLAS формується ще одна ключова вимога – верифікація маси вантажу (Verified Gross Mass), яка повинна бути подана до початку навантаження. Це безпосередньо пов'язано з питанням фіскального контролю, оскільки вага є одним із ключових параметрів для обчислення митної вартості. Усе це створює багаторівневу систему взаємозалежності, де безпека судноплавства та митна справедливість не протиставляються одна одній, а формують єдину логіку контролю в морському середовищі [12, с. 15].

У межах міжнародного нормативного поля, що впливає на практику митного контролю в морській сфері, вагому роль відіграє Конвенція про митний режим контейнерів (Customs Convention on Containers), прийнята у 1972 році. Цей документ закладає правові підстави для тимчасового ввезення, транзиту та повернення порожніх або завантажених контейнерів без необхідності сплати мит і податків. Основна ідея полягає в тому, що контейнер не розглядається як товар, а як транспортний засіб, який має повернутись у незмінному стані. З погляду митної практики це означає створення окремої категорії контролю – умовного митного звільнення з подальшою перевіркою дотримання зобов'язань. У портах така модель вимагає суворого обліку кожної одиниці тари, відстеження її географії руху,

перевірки на предмет стороннього вмісту. Саме тому в багатьох країнах реалізовані спеціалізовані реєстри – Container Control Program, які діють на основі електронного обміну між портовими адміністраціями, митними органами, операторами терміналів і глобальними логістичними платформами. Ці реєстри забезпечують не лише ідентифікацію контейнера, а й контроль за його поверненням у встановлений строк, верифікацію технічного стану, порівняння інформації про перевезення з фактичними маршрутами. Усе це знижує ризики використання контейнерів у схемах переміщення прихованих товарів, зброї, наркотиків або обладнання подвійного призначення. Варто зазначити, що Україна є учасником цієї конвенції, тож має зобов'язання забезпечити збереження правового статусу контейнерів у точному відповіднику до вимог документу, що, своєю чергою, інтегрується в положення національного МКУ через розділи, що регламентують тимчасове ввезення.

Ще одним міжнародним інструментом, який впливає на нормативну практику в морських портах, є Конвенція про класифікацію і кодування товарів (HS Convention), ратифікована Україною у 1993 році. Вона створює фундамент для гармонізації тарифної номенклатури на основі єдиної системи класифікаційних кодів, відомої як Гармонізована система опису і кодування товарів (ГС). Цей документ не лише визначає формальну структуру кодів, а й впроваджує обов'язковість використання у всіх міжнародних митних процедурах. У морській торгівлі ГС відіграє особливо важливу роль, оскільки саме на її основі відбувається декларування великих змішаних партій, у складі яких можуть бути сотні позицій. Навіть незначна помилка у коді може спричинити серйозні юридичні та фінансові наслідки: від затримки судна до штрафів за хибне декларування [15, с. 63].

Тому Митний кодекс України прямо закріплює обов'язок суб'єкта ЗЕД дотримуватися номенклатури ГС при заповненні декларацій. Це також означає, що українські митні інспектори зобов'язані верифікувати відповідність коду задекларованого товару реальній товарній суті – за зовнішніми ознаками, пакуванням, маркуванням, супровідною технічною документацією. Для цього використовується спеціалізоване програмне забезпечення – автоматизовані

довідники ТН ЗЕД, що містять коментарі, перехресні посилання, специфікації. Особливої ваги ці питання набувають у випадках, коли йдеться про товари, що потрапляють під подвійне регулювання – технічне та митне, або підпадають під заборони, обмеження, акцизне навантаження. Таким чином, дія цієї конвенції в морському середовищі створює структуру для одноманітної правозастосовної практики, зменшує кількість спорів, підвищує передбачуваність процедур.

Підсумовуючи проведений у першому розділі аналіз теоретико-правових засад формування системи митного контролю у сфері морської торгівлі, варто зазначити, що митний контроль у морських портах не зводиться до лінійної перевірки товарів, а охоплює складну сукупність операцій, спрямованих на забезпечення економічної стабільності, захист митних інтересів держави та превенцію транснаціональної злочинності. Його структура є багатокomпонентною, із чітким поділом на передконтрольний, контактний та післяконтрольний сегменти, де кожен виконує власну аналітичну функцію. Особливе значення має інтеграція систем попереднього повідомлення, електронного обміну даними та автоматизованих систем управління ризиками (АСАУР), які формують інтелектуальну модель профілювання суб'єктів та вантажів. Класифікація митного контролю на морському транспорті здійснюється за моделлю «модульного контролю», де різні типи взаємодії з вантажем відбуваються на різних етапах маршруту, з подальшим узагальненням результатів в єдиному цифровому досьє. Юридична основа таких процедур закріплена у положеннях Митного кодексу України, який, зокрема у статтях 207– 211, регламентує повноваження органів митного контролю, включаючи право на інспекцію не лише в межах порту, а й в акваторіях, зонах очікування та винятковій економічній зоні. Законодавча база охоплює також міжнародні акти, включаючи Конвенцію FAL, SOLAS та Конвенцію про митний режим контейнерів.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ТОВАРІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Загальні організаційні принципи реалізації митного контролю у сфері морських перевезень

У межах організаційно-правового механізму митного контролю у сфері морських перевезень ключовим структурним елементом виступає інфраструктурна система морських портів. Їхній просторово-функціональний каркас утворює багаторівневу площину для реалізації комплексу процедур, пов'язаних із переміщенням товарів, забезпеченням режимів спрощення, гарантуванням безпеки та дотриманням митного законодавства. Морські порти не лише обслуговують транспортно-логістичні потоки, а й виконують роль ланки, в якій зосереджується взаємодія суб'єктів державного регулювання – митних органів, прикордонних підрозділів, екологічного, санітарного, ветеринарного та фітосанітарного контролю [30, с. 5].

Сама природа портового простору диктує складну структуру координації процедур – переміщення товару від моменту входу судна до моменту остаточного оформлення вантажу потребує синхронізації дій між державними органами та приватними логістичними операторами. Стратегічне значення мають спеціалізовані термінали, які не тільки приймають вантажі, а й здійснюють первинну ідентифікацію, зважування, відеофіксацію, формування контейнерних блоків. Система електронного документообігу в портовій зоні – один із визначальних чинників, що забезпечує контроль і простежуваність товарів, адже вона інтегрує бази даних адміністрацій портів, митниці, агентських компаній, страхових організацій, операторів терміналів. Портові адміністрації координують процеси розміщення вантажів, включаючи облік контрольно-облікових операцій, резервування складів, видачу дозволів на швартування та супровідні сервіси. Особливе значення має класифікація портів за типами оброблюваних вантажів – контейнери, наливні вантажі, генеральні та сипучі вантажі – що вимагає

диференційованого підходу до митного контролю та логістики переміщення, адже кожен вид вантажу створює специфічні умови контролю: радіаційного, температурного, екологічного, фітосанітарного.

Формування митної компетенції у сфері морських перевезень охоплює цілісну систему повноважень, що ґрунтується на законодавчо визначених засадах та процедурних стандартах. Повноваження посадових осіб митних органів реалізуються у тісному функціональному поєднанні з іншими суб'єктами контролю у припортовій зоні – прикордонною службою, санітарними інспекціями, портовими операторами, агентами судноплавних компаній. На практиці це втілюється у процедурі одночасного доступу до суднового журналу, товаротransпортної накладної, маніфестів, уніфікованих транспортних документів, які виступають точкою відліку для запуску контролюючих дій [24, с. 6].

Взаємодія з прикордонною службою синхронізується через платформу ISPS (International Ship and Port Facility Security), що дозволяє митникам заздалегідь отримувати дані про екіпаж, наявність потенційно ризикованих вантажів, а також передбачати рівень загроз. Повноваження митників охоплюють контроль за достовірністю документів, здійснення огляду вантажу, прийняття рішення про застосування форм митного контролю – від автоматизованого звільнення до проведення фізичної перевірки із залученням митних лабораторій. Додатковим інструментом виступає наявність портативних пристроїв радіаційного контролю, систем сканування контейнерів, технологій верифікації маркування та сертифікаційної відповідності. Митні посадовці наділені правом призупинення оформлення товару у разі виявлення невідповідностей, що реалізується через механізм ризик-орієнтованої системи (РОС), яка інтегрує алгоритми оцінки країни походження, типу товару, контрагента та логістичного маршруту. Особливістю морського напрямку є тривалий цикл очікування, що накладає обмеження на швидкість реагування, однак саме тут і проявляється організаційна майстерність митного нагляду – в оптимізації часових рамок без втрати ефективності контролю.

Питання взаємодії між державними структурами в морських портах набуває першочергового значення в реалізації ефективної моделі митного контролю,

зокрема через необхідність запобігання дублюванню функцій і затримці оформлювальних процедур. Організація цього взаємозв'язку передбачає наявність інтегрованих протоколів комунікації між митницею, прикордонною службою, адміністрацією морського порту, санітарною, фітосанітарною та екологічною інспекціями, а також іншими спеціалізованими органами. Формат такої взаємодії базується на моделі єдиного вікна, у межах якої всі суб'єкти отримують доступ до загальної бази документів, поданих суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. Завдяки автоматизованим системам (зокрема, ПЗ «Порт-Ком») здійснюється синхронізація реєстрів прибуття суден, розвантаження, обробки товарів, заповнення електронних декларацій та форм контролю [27, с. 8].

Координаційні наради, що проводяться безпосередньо в адміністраціях морських портів, визначають тимчасові «вікна» огляду, черговість проходження вантажів через етапи контролю, оперативне реагування на надзвичайні ситуації, такі як виявлення контрабандних або фальсифікованих товарів. Водночас формується гнучка модель відповідальності, коли кожна інституція зберігає свою автономну юрисдикцію, але діє в межах єдиного алгоритму. Тісна співпраця з логістичними компаніями, експедиторами, термінальними операторами дозволяє забезпечити неперервність транспортного ланцюга та передбачуваність процедур. Впровадження попереднього інформування про вантаж ще на етапі відплиття судна з порту відправлення – одна з ключових передумов зниження навантаження на митну систему, адже дозволяє здійснити попередню перевірку ризиків і підготувати необхідні рішення до моменту фізичного прибуття товару.

Особливий інтерес викликає формалізація процедур митного контролю у сфері морських перевезень у нормативному полі. Регулювання здійснюється через комбінацію національного законодавства, міжнародних договорів та технічних регламентів, які встановлюють стандарти здійснення контролю, переліки дозволених дій, алгоритми перевірки документів та вимоги до інформаційної взаємодії. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) імплементована у національне законодавство закріплює принципи недискримінації, передбачуваності, ефективності, прозорості. Наявність

чітко визначених алгоритмів дій митника дозволяє уникнути зловживань і забезпечити процесуальну прозорість. Указ Президента України щодо реалізації електронного документообігу в морських портах створив підґрунтя для повноцінної цифровізації контролю – зокрема, впровадження сканування QR-кодів на документах, цифрових підписів, автоматизованих шаблонів перевірки інформації [19, с. 14].

Додатково діють положення Кодексу торговельного мореплавства України, де деталізуються функції суднових агентів, капітанів портів, а також адміністративні обов'язки щодо безпечного зберігання вантажу до моменту оформлення. Зі сторони міжнародного права суттєве значення мають положення Конвенції SOLAS (Safety of Life at Sea), які встановлюють вимоги до завантаження, маркування та стійкості суден, що безпосередньо впливає на контроль обсягів та типів вантажу. Усі ці нормативні механізми формують ієрархічно впорядковану структуру контролю, яка дозволяє регламентувати навіть найскладніші логістичні операції, водночас залишаючи простір для адаптивного реагування в ситуаціях, що не передбачені прямо.

Системний підхід до організації митного контролю в морських портах потребує впровадження багаторівневих інформаційних технологій, які дозволяють інтегрувати дані з різних джерел у єдину систему аналітичної обробки. Сучасна практика демонструє зростання ролі аналітичних платформ на основі штучного інтелекту, які аналізують великі масиви інформації про товар, маршрут, контрагента, історію попередніх порушень, виявлених у інших портах. На цій основі формується ризик-профіль, який визначає необхідність та інтенсивність контролю. Система інтегрується з міжнародними базами даних, зокрема World Customs Organization Data Model, що забезпечує уніфікацію процедур та синхронізацію з митницями інших країн. Спеціалізовані інструменти обробки зображень із контейнерних сканерів, розпізнавання маркування за допомогою OCR-технологій, верифікація за допомогою цифрових підписів – усе це дозволяє зменшити кількість ручних перевірок і зосередитися на виняткових випадках. У межах митної служби створюються аналітичні підрозділи, які безпосередньо

обробляють ці дані, формуючи аналітичні досьє на імпортерів та вантажі, що дозволяє не тільки запобігати порушенням, а й прогнозувати типові сценарії ризику. Така цифрова трансформація кардинально змінює характер організації митного контролю – з інспекційного до превентивно-аналітичного, з орієнтацією не на факт, а на передбачення потенційної проблеми. З огляду на складність логістичних операцій у морських портах саме цифровізація дозволяє зберігати баланс між швидкістю обробки та глибиною контролю [23, с. 28].

Процедурна логіка митного контролю в умовах морських перевезень розгортається через специфічну послідовність дій, що розпочинаються ще до фізичного прибуття судна в акваторію порту призначення. Організаційно-правовий механізм реалізується на перетині внутрішньодержавних норм і міжнародних регламентів, що визначають, зокрема, правила попереднього декларування, обов'язкову передачу електронної інформації про вантаж, маршрут, екіпаж, технічні характеристики судна та призначення товару. Центральним інструментом цієї моделі виступає система попереднього інформування, яка дозволяє митним органам ще до фактичного швартування розпочати аналітичну оцінку ризиків, порівнюючи надані дані з наявними профілями небезпеки. Електронні транспортні документи – маніфести, коносаменти, CMR-накладні – інтегруються до централізованої платформи митного органу, що функціонує в синхронізації з базами портів адміністрацій та прикордонної служби. Ця попередня цифрова фаза дозволяє не лише заздалегідь відсіяти низькоризикові вантажі, а й сформувати пріоритети для фізичної перевірки, якщо ознаки невідповідності або потенційного правопорушення виявлено.

Саме тут починається формат інституціонального нагляду, коли функціонери митної служби приймають попереднє рішення про обсяг контролю: спрощена процедура, вибірковий огляд чи повна інспекція з застосуванням технічних засобів. Встановлені часові рамки жорстко регламентують допустиму тривалість усіх цих дій, оскільки затримки призводять до логістичних втрат, порушення графіків доставки, а отже – до потенційних претензій з боку перевізників. У цьому сенсі ключову роль відіграє технологічна готовність портів терміналів та

оперативність реагування митних посадових осіб, які повинні функціонувати в режимі постійної готовності до прийому судна – із сформованими графіками змін, доступом до електронного кабінету, автоматизованими шаблонами перевірки наданої документації. Далі реалізація митного контролю переходить у фазу фактичного оформлення: капітан передає документи, судновий агент підтверджує прибуття, а митник виконує звірку фактичного складу вантажу з даними декларацій. Така система процедурного супроводу вибудована на максимальному зменшенні людського впливу, де кожен документ має цифрову ідентифікацію, а взаємодія між митником і суб'єктом мінімізується до перевірки коду доступу, сканування QR-коду на електронному коносаменті або введення номера контейнера в автоматизовану систему портового контролю.

У ситуаціях, коли вантаж прибуває до порту з певним ступенем ризику, визначеним автоматизованою системою управління ризиками, застосовуються додаткові процедури, що не входять у базову модель оформлення. Сюди належать фізичний огляд, інструментальне сканування, лабораторні дослідження, аналіз походження товару, а також верифікація відповідності наданої сертифікації до міжнародних норм. Цей етап розгортається у спеціальних зонах митного огляду, де встановлено стаціонарні сканери, контрольні-пропускні системи, аналітичні лабораторії, ізольовані склади. Саме тут повністю проявляється організаційна складність реалізації митного контролю у сфері морських перевезень, адже час на кожну з дій суворо лімітований, а обсяг вантажу – значний. Митні органи розробили систему погодинного графіку, згідно з яким кожна одиниця вантажу має бути подана до огляду у визначену годину, у визначеній зоні, з конкретно вказаною посадовою особою, відповідальною за процедуру [22, с. 12].

Координація між митницею, портовим оператором і представником судновласника здійснюється через електронну платформу логістичної взаємодії, у якій фіксуються усі дії, черговість подачі вантажу, реєстрація результатів огляду. Особливу роль у цьому процесі відіграють портові оператори, які забезпечують фізичне переміщення вантажу від складу до сканера, а також перевізники, що подають транспортний засіб для вивезення оформленого вантажу. У випадку

виявлення невідповідності митна служба ініціює процедуру призупинення оформлення, зобов'язуючи декларанта надати додаткові документи, пояснення або замовити експертне дослідження. Усі ці дії супроводжуються формуванням електронного акту, який автоматично надсилається до всіх залучених служб і фіксується у відповідному реєстрі дій. Важливо, що реалізація таких процедур не передбачає ручного втручання у документи – навіть за умови підозри на підробку, перевірка здійснюється винятково через порівняння електронних шаблонів, цифрових підписів, серійного коду сертифіката, що звіряється з міжнародними реєстрами. Така модель контролю не лише забезпечує правомірність дій, а й виключає можливість корупційного впливу, оскільки кожна дія зафіксована в цифровому сліді та може бути проаналізована з ретроспективною точністю.

2.2. Технологія здійснення митного контролю при імпорті та експорті товарів морем

У системі митного контролю при морських переміщеннях товарів послідовність процедур при імпорті будується на ретельно сформульованому організаційно-правовому каркасі, в якому поєднуються положення Митного кодексу України, галузеві нормативи й міжнародні конвенції. Після постановки судна до причалу процес активується з боку адміністрації морського порту – реєстрація суднозаходу та оформлення пакету FAL-повідомлень, як це передбачено Наказом Мінінфраструктури №430. Уже на цій стадії вантаж і сам плавзасіб вважаються об'єктами митного контролю, перебуваючи під наглядом уповноважених органів до остаточного завершення всіх процедур. Морський порт поділено на функціональні зони контролю – зокрема, прикордонну та митну, – в межах яких здійснюються усі технологічні етапи огляду та декларування. Інформація про вантаж, маршрут, судову партію та очікувану форму митного оформлення попередньо подається через модуль «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», який уніфікує процес обміну даними між бізнесом, митницею, санітарно-епідеміологічними службами, фітосанітарним контролем, службою екології, ветеринарною інспекцією, а також Держпродспоживслужбою. Система забезпечує

синхронізацію даних, перевірку дозволів і сертифікатів, фіксуючи всі стадії взаємодії в електронному вигляді. Після автоматичної фіксації поданих даних запускається ризик-орієнтований механізм аналізу, заснований на положеннях розділу XIII МКУ. Інтелектуальні алгоритми оцінюють тип товару, країну походження, тип транспорту, характер декларанта та історію його митних взаємин, визначаючи форму контролю – від документального до повноцінного фізичного огляду чи сканування контейнерів. Ідентифікаційні ознаки товару співставляються із задекларованими даними, визначається рівень ймовірності порушення митних норм [26, с. 11].

Функціонування митного контролю під час імпорту морем має багаторівневу структуру, яка передбачає як технічні, так і адміністративні рішення, зокрема – процедуру подання митної декларації. У переважній більшості випадків використовується митний режим ІМ-40, що дозволяє здійснити випуск товарів у вільний обіг. Утім, у ситуаціях, де вантаж іде на подальше складування або переробку, використовуються спеціалізовані режими – ІМ-74 (митний склад), ІМ-51 (переробка на митній території) або ІМ-31 (тимчасове ввезення). Тип і комбінація режимів визначаються декларантом на етапі подачі електронної декларації й підтверджуються класифікатором митних режимів, який систематично оновлюється ДПС України. На етапі верифікації декларації митні органи вивчають правильність заповнення граф, достовірність товарного опису, код УКТЗЕД, країну походження, ціну, кількість і вагу товару. Згідно зі ст. 336 МКУ, митниця застосовує різні форми контролю: перевірка документів, технічний огляд вантажу, зважування, сканування контейнерів рентгенотелевізійними системами, відбір зразків на експертизу. Ці дії спрямовані на виявлення невідповідностей, що можуть свідчити про ухилення від сплати платежів або спробу переміщення заборонених товарів. У разі потреби митниця може залучити експертні установи для лабораторного дослідження товару. Лише після завершення всіх форм контролю та підтвердження результатів аналізу вантаж може бути випущений у режим, вказаний у декларації. Завершальний етап включає фіксацію випуску в базах даних ДМСУ та формування електронного запису про завершення оформлення. Платежі

– мито, ПДВ, акциз – сплачуються за кодами УКТЗЕД, що прив’язані до внутрішніх баз ДПС. У випадку, якщо товар підлягає державному ціновому або кількісному регулюванню, дані також передаються в систему контролю нетарифних заходів. Лише після виконання всіх цих етапів вантаж отримує статус імпортованого з повноцінною правосуб’єктністю на українській території.

Процедури експорту з морських портів мають специфіку, що базується на протилежному векторі руху товару – з території України до інших юрисдикцій. Процес ініціюється поданням експортної митної декларації через кабінет користувача – у стандартному форматі (тип АА), періодичному, тимчасовому або комбінованому, залежно від обраної моделі бізнес-операції. Усі види експортних декларацій регламентуються класифікатором митних документів і режимів. У випадках, коли товар підпадає під дію регламентів нетарифного регулювання (санітарні, екологічні, фітосанітарні, ветеринарні обмеження), система «Єдине вікно» синхронізується з базами даних відповідних контролюючих структур. У модулі фіксується не лише перелік поданих дозволів, а й статус їхньої перевірки – що значно зменшує часові витрати на фізичну комунікацію з кожним відомством окремо. Пріоритет віддається електронним сертифікатам, зокрема щодо безпечності продуктів харчування, радіологічної чистоти, екологічного походження. На етапі перевірки відповідності митні інспектори оцінюють заявлені характеристики товару: точність коду УКТЗЕД, вагу, кількість одиниць, походження та реальний зміст упаковки. Якщо товар у минулому не мав ризиків порушення, форма контролю зазвичай обмежується документальною верифікацією. Але при найменшій підозрі – активується режим фізичного огляду, з використанням технічних засобів контролю. Такий підхід спрямовано на виявлення підміни товару, спроб подвійного маркування чи приховування обмежених до експорту об’єктів – як от культурні цінності, матеріали стратегічного призначення чи товари подвійного використання. Сканування та відбір зразків використовуються, коли існує ймовірність маніпуляцій з вагою, складом або функціональністю продукції [29, с. 7].

Увесь ланцюг взаємодії в експортному процесі завершується на рівні

портової інфраструктури. Після завершення митного оформлення вантаж офіційно виводиться з обліку внутрішнього обігу. Адміністрація морського порту, діючи відповідно до Наказу №430, видає дозвіл на вихід судна. Судновий агент отримує підтвердження завершення контролю й погодження з усіма супутніми структурами – включно з прикордонною службою, санітарним контролем, портовою адміністрацією. Усі ці дії мають бути скоординовані в одному технологічному циклі, фіксуючись у логах модулів контролю та системі відстеження. Якщо вантаж переміщується через територію України транзитом, або якщо підприємство використовує режим спільного транзиту (Common Transit Procedure, CTP), обов'язковим є оформлення декларації T1UA через NCTS (New Computerised Transit System). Цей документ фіксує маршрут, пункт початку та завершення транзиту, ідентифікатори вантажу, номер транспортного засобу, країну призначення. У межах спільного транзиту митні органи України координуються з адміністраціями інших країн-учасниць CTP (зокрема – Польщі, Румунії, Словаччини) для забезпечення безперервного ланцюга контролю. Дані передаються між митницями автоматично через NCTS, без повторного подання документів на кожному етапі. У випадку порушень – система блокує завершення транзиту до з'ясування обставин. Для гарантування відповідальності вантажоодержувача або перевізника у таких випадках застосовуються фінансові гарантії, які реєструються в центральному реєстрі NCTS. Це дозволяє уникати затримок і дублювання контролів у країнах ЄС. Після завершення транзиту в пункті призначення формується повідомлення про завершення переміщення, що передається в українську митницю для зняття вантажу з контролю.

Формування технологічного механізму митного контролю в морських портах також передбачає активну взаємодію з експедиторами, які виступають посередницькою ланкою міжвантажовласником, митними органами та адміністрацією порту. У структурі логістичного ланцюга саме експедитор забезпечує належну підготовку пакету документів, формує попередню інформацію в «Єдиному вікні», здійснює візування вантажної партії, організовує розвантаження, зберігання та перерозподіл вантажів. У більшості випадків

експедитор має електронний кабінет у системі митниці, що дає змогу самостійно подавати та коригувати декларації, вносити додаткові дані, відстежувати статус обробки й оперативно реагувати на запити інспектора. Особливу увагу надають перевірки достовірності транспортних документів коносаментів, CMR, специфікацій, сертифікатів походження, інвойсів. У разі невідповідності між заявленими даними та фактичними параметрами товару експедитор має забезпечити подання уточнюючої інформації в межах чинного режиму. Така гнучкість системи мінімізує ризики простою судна, що є особливо значущим у високонавантажених портах із великою кількістю суднозаходів. Ефективність митного контролю прямо корелює зі швидкістю реакції експедитора на змінні обставини: запити інспекції, зміни в маршруті, погодні умови, аварійні ситуації. Завдяки технічній інтеграції експедиторських систем із внутрішніми модулями ДМСУ забезпечується безперервність цифрового документообігу, зменшуються витрати часу й ресурсів, досягається оптимізація логістичного процесу [21, с. 9]. Система управління ризиками функціонує як незалежна інтелектуальна підсистема, заснована на адаптивних алгоритмах, що постійно коригуються залежно від оновлень нормативної бази, оперативної інформації та статистичних закономірностей порушень. У процесі аналізу враховуються десятки змінних тип товару, географія маршруту, особливості вантажовідправника, історія попередніх порушень, вид транспорту, тип контейнерного пакування, наявність нетарифних обмежень, країна походження, сертифікаційні документи тощо. Алгоритм призначає статус контролю – документальний, ідентифікаційний, фізичний, або повний із застосуванням технічних засобів. У випадку імпорту це може бути рентгенівське сканування, вибірковий огляд або лабораторний аналіз проб; при експорті – перевірка відповідності заявлених параметрів фактичному вантажу, підтвердження країни походження, виявлення спроб переміщення заборонених чи обмежених об'єктів. Такий підхід дозволяє фокусувати зусилля контролю на ризикових партіях, не затримуючи решту. Архітектура інформаційної системи побудована на моделі багаторівневої перевірки, де окремі етапи підтверджуються цифровими підписами й позначками часу, фіксованими в державному реєстрі.

Таким чином, кожен крок у процедурі оформлення набуває юридично значимого статусу, а результати контролю можуть бути перевірені незалежним аудитом чи розслідуванням. Усі дані, подані через «Єдине вікно», автоматично інтегруються у внутрішні модулі Державної митної служби – зокрема, у систему митного аудиту, модуль верифікації сертифікатів, систему аналітики транзитних ризиків та базу попереджень про порушення. Завдяки цьому забезпечується наскрізна простежуваність переміщення, включно з усіма транзакціями, дозволами, записами про контакти з контролюючими структурами [31, с. 15].

Особливе значення в системі електронного контролю має реєстр електронних дозволів – інтегрована база, що об'єднує дані про ліцензії, сертифікати, фітосанітарні висновки, екологічні дозволи, рішення про звільнення від оподаткування тощо. Ці документи підтверджуються в електронному вигляді з використанням QR-кодів, криптографічного підпису й механізмів цифрового шифрування. Завдяки цьому забезпечується одночасна перевірка достовірності документа, його терміну дії, відповідності конкретному вантажу. У процесі перевірки ці документи автоматично порівнюються з інформацією у зовнішніх державних реєстрах – зокрема, у базах Міністерства охорони здоров'я, Держпродспоживслужби, Міндовкілля, Нацагентства з акредитації. Це дозволяє митнику ухвалювати рішення без залучення додаткових експертів або витребування паперових копій. Така цифровізація пришвидшує обробку документів у десятки разів, зменшуючи навантаження на персонал і знижуючи ймовірність людської помилки. У поєднанні з модулями автоматичного розпізнавання системи здійснюють звірку параметрів товару – опису, ваги, кількості одиниць – з даними, зафіксованими у транспортних документах (коносамент, CMR, інвойс). Наявність несумісностей сигналізує системі про потребу додаткового контролю. Водночас, якщо всі показники перебувають у допустимих межах, оформлення проходить без фізичного втручання. Кожна така транзакція записується у внутрішню лог-систему з можливістю постаудиту.

2.3. Особливості організації митного контролю залежно від типу морського судна та характеру вантажу

Організаційно-правова структура митного контролю в морських портах істотно залежить від типу судна, що виконує перевезення, оскільки кожна категорія плавзасобів формує окремий профіль ризику, впливає на технологічну схему доступу до вантажів, а також визначає обсяг і послідовність процедур, передбачених нормативними актами національного й міжнародного рівня. Контейнеровози, як найпоширеніший вид суден у глобальній логістиці, характеризуються складною внутрішньою конфігурацією, багаторівневою структурою вантажного простору й високою щільністю пакування. В умовах стандартного контролю опора здійснюється на попередню інформацію: маніфест, Entry Summary Declaration та дані ENS, які мають бути передані до митних органів ще до фактичного прибуття судна в порт. Це дає змогу реалізувати ризик-орієнтований підхід згідно з вимогами WCO SAFE Framework та європейської системи ICS2, де автоматизовані алгоритми відсіюють «чисті» партії від ризикових. На практиці це означає, що скануванню, фізичному огляду або перевірці цілісності пломб піддаються лише одиниці контейнерів, які за сукупністю ознак мають високий індекс ризику. В Україні додаткову роль відіграє інститут авторизованих економічних операторів (АЕО), що дозволяє учасникам зовнішньоекономічної діяльності з підтвердженим рівнем комплаєнсу зменшити інтенсивність контролю. Для таких суб'єктів діє прискорене оформлення, менша частота оглядів, спрощене декларування, а іноді – зниження рівня митних перевірок. У випадку, якщо вантаж містить складні категорії – як от подвійного призначення, ліцензійні технології чи відходи – система автоматично направляє запит до суміжних органів, зокрема до Мінекономіки, МОЗ або Міндовкілля, в залежності від характеру партії [25, с. 25].

Танкери, що здійснюють транспортування нафти, нафтопродуктів, зрідженого газу або інших рідких енергоресурсів, вимагають специфічного контролю, що виходить за межі класичного митного аналізу. Основною нормативною основою тут виступає MARPOL Annex I, згідно з яким усі маніпуляції з нафтовмісними речовинами повинні фіксуватися в Oil Record Book –

спеціальному технічному журналі, обов'язковому для перевірки при заході судна в порт. Митниця не тільки звіряє задекларовану кількість із фактичними об'ємами, але й порівнює переміщення вантажу між танками, очищення систем, злив баласту, наявність залишків у системах трубопроводу, а також відповідність записів технічному стану судна. Особливе місце займають перевірки показників температури, густини та ullage (відстані до верхнього краю танка), що використовуються для перерахунку об'єму рідини до стандартних умов. У межах Митного кодексу України ці процедури отримують правову легітимність через положення про перевірку класифікації та митної вартості товару. У країнах ЄС до цього додається податковий елемент – контроль за правильністю обрахунку акцизу та ідентифікація шляхів доставки, що входить у рамки перевірки ланцюга постачання. Високий рівень стандартизації таких операцій забезпечується міжнародними гайдлайнами ISGOTT, які деталізують протоколи безпеки при вантажних операціях із нафтохімічними речовинами. Наявність цифрових логів і журналів, що зберігаються в електронному вигляді, дозволяє митниці здійснювати постаудит у випадку виявлення неточностей або підозр щодо обманного заниження об'єму.

Балкери, призначені для перевезення твердих навалочних вантажів – зерна, руди, вугілля, концентратів – підпадають під регуляцію IMSBC Code, який встановлює технічні параметри безпечного морського транспортування таких матеріалів. Митниця при оформленні таких суден оперує даними Shipper's Declaration, у якій вантажовідправник зобов'язаний зазначити не лише тип вантажу, але й рівень його вологості, граничну межу рідкотекучості (Transportable Moisture Limit), а також заходи з профілактики самозаймання або зміщення в трюмах. Контроль у таких випадках включає попередній огляд трюмів, звіряння сертифікатів лабораторій, іноді – власні драфт-обміри й вологомірні тести, особливо якщо з моменту тестування до початку завантаження пройшло більше 5–7 діб або були опади.

При виявленні порушень митниця має право зупинити завантаження й запросити додаткові аналізи. Специфіка полягає також у складності відкритого

доступу до вантажу – огляд може вимагати фізичного проникнення в трюм через люки, із дотриманням протоколів безпеки, що значно ускладнює оперативне реагування. Для ряду вантажів, таких як боксити або нікелеві концентрати, що мають нестабільні фізичні властивості, передбачено спеціальні процедури таргетованої ідентифікації й суворого обмеження щодо транспортування в умовах високої вологості. Українська митниця здійснює координацію з портовими лабораторіями, які мають акредитацію на проведення таких досліджень, а результати тестів приєднуються до пакету митного оформлення.

Плавзасоби зі змішаними або генеральними вантажами, включно з Ro-Ro суднами, що транспортують трейлери, автопоїзди чи спецтехніку, становлять окрему категорію через гетерогенну структуру партій. У таких випадках митна перевірка здійснюється насамперед на підставі коносаментів, пакувальних листів, інвойсів, маркування одиниць вантажу й специфікацій небезпечних компонентів (якщо такі присутні). Трейлери часто супроводжуються CMR- документами, що вимагають окремого звіряння. Контроль проводиться із застосуванням принципів ISPS Code, де передбачено профілювання доступу до об'єктів, фіксацію моменту переміщення вантажу з борту на берег і навпаки, а також передприбуттєвий обмін інформацією між капітаном, портовим оператором та контролюючими структурами. Якщо серед партії є товари, що класифікуються за IMDG Code, то оглядова процедура передбачає не лише перевірку документів, а й візуальну ідентифікацію пакування, маркування, цілісності тари, відповідності штивового плану. Контроль може проводитися у віддалених зонах порту, призначених для огляду небезпечних вантажів, із обов'язковою присутністю представників митниці, СЕС, екологічного нагляду. Автоматизовані сканери високої потужності використовуються для попередньої перевірки щільності вантажу й виявлення прихованих об'єктів, після чого в разі сумнівів здійснюється фізичний огляд. Саме ці типи вантажів формують найвищу динаміку змін у ризикових профілях, оскільки їх номенклатура часто змінюється, а логістичні схеми – нестабільні, що створює потенційні вразливості для митного нагляду [28, с. 5].

В особливому фокусі митного контролю перебувають так звані спеціальні

категорії вантажів, які за своїми фізико-хімічними властивостями, правовим статусом або функціональним призначенням формують підвищений ступінь регуляторного нагляду. До цієї групи відносяться небезпечні речовини, енергетичні ресурси, хімікати, товари подвійного призначення, ліцензійна продукція та температурно-чутливі вантажі. Механізми контролю в таких випадках ґрунтуються не лише на Митному кодексі України, а й на цілої низці міжнародних правових актів – передусім, IMDG Code, MARPOL, IMSBC, ISPS, WCO SAFE Framework, а також регламентах країн-імпортерів. Небезпечні вантажі (класи 1–9 за класифікацією ООН) оформлюються на підставі спеціалізованої декларації DGD, у якій чітко фіксуються UN-номери, класи, підкласи, групи пакування, плани штивки, умови сумісного перевезення, коди обмежень, температурні режими та SDS – паспорти безпеки речовин. Українські митні органи здійснюють перевірку не тільки достовірності зазначених даних, але й фактичної відповідності фізичного розміщення вантажів у судні заявленому плану, з урахуванням зон сегрегації та потенційної взаємодії. Якщо йдеться про вибухові матеріали, токсичні гази або самозаймисті речовини, процедура контролю передбачає участь фахівців із безпеки та аварійного реагування, які можуть ініціювати відмову в розвантаженні або ініціювати реверс вантажу у разі грубих порушень правил IMDG. У подібних випадках діє система блокування: портова влада не надає дозвіл на розвантаження без завершеного циклу погодження з усіма контролюючими службами, включно з прикордонною охороною.

Окрема категорія – енергоресурси у вигляді LPG, LNG, Crude Oil, Heavy Fuel Oil або дизельних фракцій. Такі товари супроводжуються технічними параметрами, які можуть змінюватись залежно від температури, тиску й щільності. Тому крім класичної митної декларації подається так званий ullage report – звіт про обсяг, зафіксований шляхом вимірювання висоти заповнення резервуару. У поєднанні з температурним графіком і паспортом якості митниця формує розрахунок маси нетто в стандартних умовах, звіряючи його з даними інвойсу. MARPOL у своїх анексах вимагає, щоб у Oil Record Book були записані не лише операції з вантажем, а й усі зливи, змиви, злиття баласту, очищення цистерн. Ці дані перевіряються

митницею на предмет відповідності реальним технологічним циклам. Крім того, у разі експорту таких ресурсів у ЄС додається вимога фіскального контролю за акцизами та процедурою підтвердження нульової ставки ПДВ для експортних поставок. Будь-яке розходження між задекларованими об'ємами та фактичними може бути кваліфіковано як спроба заниження митної вартості з метою оптимізації податкового навантаження. У зв'язку з цим митниця має право ініціювати лабораторний аналіз відібраних зразків, що особливо актуально при суміші видів пального або наявності домішок, які можуть спотворити фактичну товарну групу. Для запобігання подібним маніпуляціям діють стандарти автоматизованого порівняння фактичних і заявлених даних – зокрема, модулі mass-balance, що інтегруються з портовими ERP-системами й дозволяють митниці в режимі реального часу контролювати обсяг кожного танка й рух продукту між секціями.

Товари подвійного призначення, військова продукція, санкційні вантажі та ліцензійні поставки становлять окрему групу високого пріоритету. Їхній контроль базується на низці правових актів, які перевищують повноваження митних органів і потребують залучення уповноважених структур – як-от Державна служба експортного контролю, Міністерство оборони, Служба безпеки. Митниця в таких випадках виступає координатором, який забезпечує перевірку відповідності коду УКТЗЕД та опису товару спискам, затвердженим міжнародними санкційними режимами або переліками експортного контролю. У разі виявлення збігу із забороненими або обмеженими категоріями запускається процедура додаткової верифікації – запит документів кінцевого користувача (end-user certificate), контракту з деталізацією цільового призначення, дозволів на транзит або експорт [32, с. 42].

У випадку затримки або відсутності підтверджень вантаж підлягає затриманню до повного з'ясування всіх обставин. Особливу увагу приділяють товарам, що можуть мати подвійне використання: спеціальні компоненти, оптика, технології, обладнання, що може бути використане в оборонному секторі. Навіть за наявності дозволу процедура контролю не спрощується, оскільки передбачає фізичний огляд, підтвердження маршруту та обов'язковий супровід із боку

представника компетентного органу. Статус АЕО у цьому випадку не скасовує перевірок, однак може пришвидшити логістику погоджень через цифрову інтеграцію з державними реєстрами. Якщо вантаж переміщується транзитом, митниця ініціює додаткове інформування митних органів держав призначення, а в разі експорту – перевірку наявності багатосторонніх санкцій.

З огляду на аналіз проведений у другому розділі, можна зазначити, що організаційно-правовий механізм митного контролю при переміщенні товарів морським транспортом ґрунтується на складній інфраструктурній системі морських портів, яка виконує функцію багаторівневої платформи для взаємодії митних органів, прикордонної служби, санітарних, екологічних та інших контролюючих інституцій. Особливу увагу приділено електронному документообігу, що інтегрує бази даних адміністрацій портів, митниці, агентських компаній і логістичних операторів. Процедура реалізується у форматі платформи ISPS, яка дозволяє митним органам завчасно отримувати дані про екіпаж, вантаж і ризики. У технології імпорту використовується модуль «Єдине вікно», що синхронізує дані між бізнесом і держструктурами, а контроль проводиться на основі ризик-орієнтованих алгоритмів. У разі експорту застосовується формат електронного декларування з інтеграцією сертифікатів екологічної, фітосанітарної та санітарної перевірки, а також механізм Common Transit Procedure із використанням декларації T1UA у системі NCTS. Тип судна й характер вантажу визначають рівень і форму контролю: контейнеровози проходять ризик-профілювання, танкери – контроль температури, густини, ullage, а балкери – перевірку вологості та TML. Для небезпечних вантажів застосовується DGD-декларація з фіксацією UN-номерів, класів небезпеки й умов транспортування.

РОЗДІЛ 3

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАКОННОСТІ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МИТНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

3.1. Правові гарантії законності митного контролю при морських перевезеннях

Морські перевезення в системі митного регулювання посідають окреме місце через унікальну просторову й юридичну специфіку функціонування портової інфраструктури, динаміку обробки вантажів та переміщення транспортних засобів. Вітчизняна правова модель забезпечення законності митного контролю на водному транспорті базується на поєднанні норм загального характеру з низкою спеціалізованих процедурних регламентів. Морський порт як об'єкт митного контролю включає не лише сушу, а й акваторію, що суттєво ускладнює організацію контролюючих дій через особливості юрисдикції та оперативного доступу до судна. Відповідно до Закону України «Про морські порти України», межі порту визначаються з урахуванням територіальних вод, берегової лінії, гідротехнічних споруд та логістичних зон, що інтегровані в єдиний ланцюг контролю [30, с. 14].

В межах акваторії здійснюється постійний нагляд не тільки з боку митних органів, а й інших державних служб, зокрема прикордонної, санітарної, екологічної та карантинної інспекцій. Така багатокомпонентність ускладнює координацію процедур, що потребує чіткого нормативного каркасу, здатного унеможливити дублювання перевірок або перевищення службових повноважень. У цьому контексті правове підґрунтя становить Постанова Кабінету Міністрів України №451, яка структурує взаємодію контролюючих органів у пунктах пропуску. Вона передбачає розмежування контрольних функцій, послідовність реалізації перевірок і технічні аспекти логістичних дій під час обробки водного транспорту. Передбачено типові технологічні схеми, що містять розгорнуту послідовність дій усіх служб з моменту підходу судна до причалу до його виходу з території контролю. Цей документ виконує функцію опорної регуляторної конструкції для щоденної практики і є ключовим у вирішенні спірних ситуацій між суб'єктами ЗЕД

та контролюючими органами.

Митні формальності при здійсненні морських перевезень отримали відокремлений нормативний опис у Наказі Міністерства фінансів №308 від 10 березня 2015 року. Його зміст конкретизує повноваження посадових осіб митниці щодо огляду, верифікації документів, процедур ідентифікації товарів, а також описує ситуаційні моделі – дії на борту, біля причалу або під час рейду. Регламент включає процедури оформлення прибуття, виїзду, перевірки суднових документів, вантажних відомостей, суднових журналів, а також технічні особливості здійснення митного огляду у специфічних умовах – поганій видимості, нічного часу або порушення норм безпеки [43, с. 13].

Додатково врегульовані ситуації, коли судно не входить у порт, а здійснює рейдову стоянку, що також підпадає під контроль з боку митних органів. Практичне значення цього нормативного акта полягає у створенні уніфікованої процедури, яка може бути прямо верифікована суб'єктами господарювання – експедиторами, агентами, капітанами суден. Для цього у заявках на проходження митного контролю доцільно вказувати посилання на пункти цього наказу, що дозволяє легітимізувати очікувану послідовність дій і структурувати рапорти з фіксацією відхилень. Зазначене регламентування фактично виконує функцію щита проти службових зловживань – інспектор має діяти в межах чітко окресленого сценарію, відступи від якого повинні бути вмотивовані та зафіксовані з належною аргументацією. Водночас, згаданий акт дозволяє суб'єктам ЗЕД оскаржувати дії інспектора, які не відповідають процедурі або створюють перешкоди без нормативного обґрунтування. Юридичною підставою для таких скарг є безпосередньо пункти Наказу №308 у поєднанні з положеннями Митного кодексу України, які закріплюють права учасників зовнішньоекономічної діяльності.

У системі гарантій прав і законних інтересів суб'єктів ЗЕД у митному процесі особливе місце посідають норми прямої дії, передбачені в Митному кодексі України. Стаття 318 МКУ чітко визначає, що митний контроль повинен здійснюватися за мінімально необхідного обсягу формальностей, а в пунктах пропуску – винятково за типовими технологічними схемами. Такий підхід

передбачає презумпцію добросовісності учасника ЗЕД, тобто застосування повного спектра контрольних заходів дозволено лише за наявності ризиків або обґрунтованих підстав. З огляду на це, якщо службовець митниці здійснює дії, що виходять за межі затвердженої типової технології або ініціює додаткові перевірки без наявності ризиків, така поведінка підпадає під порушення принципу правової визначеності та може бути оскаржена в адміністративному порядку. Підкріпленням таких претензій є саме норма ст. 318, яка виконує функцію правового фільтра в митному контролі. Її системне застосування спрямоване на мінімізацію контактів між інспектором і перевізником, що особливо актуально в морських перевезеннях, де просторові обмеження та часові рамки створюють додаткову напругу [34, с. 9].

Одночасно із загальними положеннями, варто виокремити статтю 191 МКУ, яка конкретизує процесуальні права перевізника, зокрема можливість зміни транспортного засобу або водія, правомірність доставки вантажу до митного складу у разі відсутності декларації, а також порядок дій у разі пошкодження вантажу. Усі ці положення мають бути прямо зазначені в претензійних листах або скаргах, з посиланням на конкретні частини, що виключає довільне трактування. Аналогічно, ст. 266 МКУ забезпечує представника правом доступу до товару до моменту оформлення митної декларації, що відкриває простір для здійснення фото- та відеофіксації, відбору зразків або візуального аналізу упаковки та пломб. Таким чином, кожна з наведених статей у поєднанні із процесуальними нормами формує кістяк системи юридичних гарантій, яка має застосовуватись у морському сегменті з урахуванням особливостей переміщення та обробки вантажів.

Стаття 332 Митного кодексу встановлює, що така зона може охоплювати територію біля причалу, склади, борти суден, технічні зони й навіть рейдові стоянки. Усі особи, які перебувають у цій зоні, зобов'язані дотримуватися особливого режиму доступу, виконувати приписи митного органу, а також інформувати про будь-які дії з вантажем або транспортом. У свою чергу, митний орган уповноважений здійснювати технічні, візуальні, вибіркові або повні огляди, регламентовані внутрішніми процедурами.

На практиці зона митного контролю стає ареною для виникнення конфліктів

– через нечіткі межі, непогоджені дії або недоступність для учасників ЗЕД певних об'єктів. У цьому разі пряме посилання на ст. 332 є правовою підставою для вимог роз'яснення режиму, меж, обмежень і форм допуску. Внутрішні інструкції портів терміналів, що узгоджуються з митницею, повинні містити чіткий опис застосування цієї статті, зокрема механізм інформування про початок перевірки, права агентів та обов'язки інспектора. Важливо, що саме в межах цієї зони здійснюється більшість первинних дій, що мають подальші юридичні наслідки – пломбування, фіксація пошкоджень, актування, визначення статусу товару (наприклад, підсанкційного). Будь-яке перевищення повноважень або порушення процедури в зоні митного контролю може бути основою для подання позову, якщо зафіксоване належним чином, із посиланням на норми прямої дії. Саме тому для юридичних осіб, які здійснюють постійні морські перевезення, розробка внутрішнього протоколу дій у межах цієї зони, з урахуванням ст. 332, є обов'язковою умовою правового захисту [39, с. 67].

Суттєвий вплив на якість митного контролю справляє наявність або відсутність у компанії статусу уповноваженого економічного оператора (АЕО), який закріплено в окремому розділі Митного кодексу. Статус АЕО надає компаніям право на спрощене проходження митних процедур, скорочену кількість перевірок, можливість подання декларацій за скороченим переліком документів та використання пріоритетних коридорів.

Для морської логістики це означає не лише пришвидшення обробки вантажів, а й зменшення ризику затримок або втрати позицій у черзі до причалу. Наявність статусу АЕО повинна відображатися в профілі компанії у системі ризик-менеджменту митниці, що дозволяє службам автоматично застосовувати спрощення без додаткових запитів. У ситуаціях, коли митний орган не враховує цей статус, учасник ЗЕД має право вимагати застосування передбачених Кодексом спрощень із посиланням на відповідні статті. Зважаючи на це, морські агенти повинні включати інформацію про статус АЕО у всі документи – заявки, супровідні листи, транспортні нотиси, а також зазначати відповідний індекс у електронних повідомленнях. У разі ігнорування спрощень доцільно посилатися не лише на

МКУ, а й на рекомендації Державної митної служби, які розміщено у відкритому доступі. Більше того, компанії з АЕО-статусом можуть залучати митницю до попереднього аудиту вантажу ще до його прибуття, що створює простір для розробки індивідуальної контрольної моделі, адаптованої до конкретного маршруту чи номенклатури. Функціонування статусу АЕО в морській логістиці та митному адмініструванні див. у таблиці 1 додатку А.

В морській логістиці, де часові рамки операцій часто обмежені графіками швартування та вікнами обробки, ключовим захисним інструментом для суб'єктів ЗЕД є впровадження детальної системи протоколювання. Відповідно до норм МКУ та відомчих інструкцій, інспектор зобов'язаний документально фіксувати всі процедури огляду, заборони, відбору зразків, затримання або зміни маршруту. У разі проведення дій без складання акта або без внесення запису до електронної системи дій вважаються юридично нікчемними, що відкриває можливість оскарження їх наслідків. У цьому сенсі для експедитора або агента надзвичайно важливо зберігати копії всіх повідомлень, попереджень, погоджень і протоколів службовців, а також забезпечити відеофіксацію критичних моментів – прибуття судна, опломбування, зняття пломб, первинної візуальної перевірки. Вся ця інформація набуває особливої цінності в разі конфлікту, коли виникає необхідність довести порушення процедури або невідповідність дій митника нормативній моделі. Варто зазначити, що сучасні системи митного адміністрування передбачають цифрову інтеграцію контрольних дій, де кожен крок має бути відображений у базі даних, пов'язаний з порталом «єдиного вікна». У разі відсутності запису – компанія має право вимагати пояснень, адже без цифрового підтвердження дії службовця втрачають правову легітимність. Саме тому провідні компанії в морській логістиці інвестують у створення внутрішніх центрів моніторингу руху інформації – що дозволяє у режимі реального часу виявити невідповідності між фактичними діями та нормативним порядком.

Поглиблення правової інфраструктури митного контролю у сфері морських перевезень передбачає також активне використання інструментів попереднього інформування, які, з одного боку, оптимізують контрольні дії, а з іншого – слугують

формою превентивного захисту прав перевізника. Система попереднього повідомлення, що детально розкрита в регламентах Державної митної служби, дозволяє подавати до прибуття судна повний пакет інформації про вантаж, його інвойсні характеристики, наявність документів, спеціальні умови транспортування та інші супровідні дані [46, с. 22].

Якщо така інформація подана у встановленому форматі та строк, митний контроль має бути адаптований до її змісту, що дозволяє скоротити час перевірки або взагалі уникнути її в разі відсутності ризиків. Більше того, у разі невідповідності фактичних дій інспектора заявлених у попередньому повідомленні моделі, перевізник має право оскаржити рішення з посиланням на неврахування офіційно поданих відомостей. Така форма взаємодії стає не просто елементом цифровізації, а й правовим механізмом протидії надмірному або необґрунтованому контролю. Особливо ефективним є використання уніфікованого формату даних, що передбачений міжнародними протоколами, такими як WCO Data Model, який інтегрований у національні електронні системи митниці. За його допомогою відомості стають взаємно читабельними для різних служб, що ліквідує ризик помилок або дублювання. Таким чином, попереднє інформування слугує не лише оперативною перевагою, а й інструментом юридичного запобігання порушенням, коли факт подачі даних створює пряму вимогу до службовця діяти у межах прозоро визначеного алгоритму. Важливо, що цей механізм функціонує як елемент правової рівноваги – він надає державі змогу здійснити ефективну аналітику ризиків, а бізнесу – право на передбачуваність процедур.

Ще одним елементом гарантування законності митного контролю на морському транспорті є ефективна реалізація принципу субсидіарності перевірок, який базується на ідеї неприпустимості дублювання контролюючих дій без нових підстав. У морській сфері нерідко трапляється ситуація, коли одне й те саме судно проходить послідовно кілька інспекцій різних служб, кожна з яких дублює попередні дії – повторно оглядає вантаж, вимагає ідентичні документи, проводить обстеження пломб. Така практика суперечить духу Митного кодексу, в якому закладено положення про взаємне визнання результатів контролю. У разі, якщо

санітарна, екологічна або карантинна служба вже провела перевірку й не виявила порушень, митниця зобов'язана враховувати ці висновки при визначенні доцільності власного контролю. Більше того, за наявності електронних підтверджень результатів інспекцій, що внесені до «єдиного вікна», дублювання перевірки без нових підстав може бути розцінене як перевищення повноважень. Саме тому суб'єкти ЗЕД повинні документально вимагати митних органів пояснень у випадках повторного контролю, зазначаючи, що відсутні нові ризики, а попередні служби не виявили порушень. Принцип субсидіарності також вимагає від держави активного впровадження механізмів обміну результатами інспекцій між різними структурами – з метою уникнення конфліктів і підвищення ефективності. У сфері морських перевезень це особливо актуально через високі витрати на простій судна та обмежений часовий ресурс портового обслуговування. Таким чином, концепція єдиності контрольного простору стає не лише організаційною, а й правовою категорією, що дозволяє учасникам ЗЕД обґрунтовано захищатися від зайвих процедур, посилаючись на недопустимість повторного втручання без належного обґрунтування [31, с. 43].

В сфері митного контролю морських перевезень правові гарантії законності мають функціонувати як цілісний багаторівневий механізм стримування від зловживань з боку уповноважених осіб митниці та забезпечення дотримання процедурних стандартів, які унеможливають довільне застосування фіскального контролю. Цей механізм базується на поєднанні нормативно закріплених процедур з обов'язковою фіксацією ініціатив інспекторів у межах цифрових систем контролю. Одним із таких елементів виступає принцип недопущення надмірного втручання, закріплений в українському митному праві у вигляді зобов'язання митних органів дотримуватись мінімального формалізму при здійсненні перевірок, що реалізується, зокрема, через статтю 318 МКУ. Передбачений нею імператив про мінімізацію формальностей вимагає від органів митного контролю відмови від дублювання процедур, якщо відповідна інформація вже надана іншому органу або є в системі. Технічно це реалізується завдяки впровадженню платформи «єдиного вікна», де суб'єкти подають електронні повідомлення про прибуття, склад вантажу,

маршрути та інші релевантні параметри. Системне обмеження суб'єктивізму в контролі посилюється впровадженням СУР – системи управління ризиками, яка формалізує підхід до вибору форми й глибини контролю залежно від ступеня ризику, присвоєного конкретній партії товару або перевізнику. За наявності високого рівня ризику система автоматично спрямовує вантаж до повного огляду, а в інших випадках встановлює мінімальне втручання. Таким чином, інспектор не має правових підстав ініціювати повну перевірку без посилання на відповідний профіль ризику або винесене за результатами аналізу ризиків службове рішення. Порухення цього порядку створює підстави для адміністративного оскарження, оскільки суперечить принципу обґрунтованості дій митного органу.

Окремим аспектом забезпечення законності митного контролю при морських перевезеннях є процедурна відповідальність за втручання, що перевищує межі, визначені системою ризиків. Це стосується ситуацій, коли огляд ініціюється не через індикатори ризику, а на підставі припущень інспектора або через зовнішні неформалізовані сигнали. У таких випадках закон зобов'язує посадову особу оформити спеціальний мотивований акт, який має бути підписаний керівником підрозділу митниці. Вимога про письмову аргументацію із зазначенням конкретних ознак, що стали підставою для додаткового контролю, покликана стримати спонтанні рішення і встановити чіткий причинно-наслідковий зв'язок між індикаторами ризику та адміністративними діями. Це забезпечує можливість для суб'єкта ЗЕД ініціювати процес правового запиту або апеляції. У діловій практиці компанії дедалі частіше застосовують механізм листування з вимогою надати ідентифікатор профілю ризику або код рішення СУР, що дозволяє оцінити правомірність втручання. Такий підхід зміцнює процесуальну основу законності, оскільки зменшує простір для суб'єктивного втручання та підсилює об'єктивність дій митних органів. Із запровадженням наскрізного електронного документообігу, що включає обмін повідомленнями між портовими операторами, прикордонною службою, митницею та контролюючими відомствами в єдиному вікні, відбувається трансформація самого характеру взаємодії, де паперові документи дедалі більше поступаються цифровим протоколам, унеможливаючи фальсифікацію,

маніпуляції та несанкціоноване повторне використання даних [41, с. 11].

Контроль у межах режиму вільної морської торгівлі має інші правові моделі регулювання, які не зменшують, а переорієнтують механізми законності. Йдеться про функціонування вільних митних зон (ВМЗ) і логістичних хабів із особливим правовим режимом. У межах таких територій контроль здійснюється з урахуванням статті 430 МКУ, що встановлює процедури обліку, зберігання, обігу і переробки товарів. Кожна ВМЗ повинна мати чітко задокументовану правову підставу – дозвіл із зазначенням її типу (складська, виробнича, сервісна) та переліком дозволених операцій. У межах договорів із оператором терміналу правові служби суб'єктів ЗЕД мають перевіряти відповідність режиму заявленому типу ВМЗ, адже це визначає допустимі обсяги зберігання, межі доступу, вимоги до складування та допустимі логістичні маршрути. Незважаючи на формально спрощений характер обігу в таких зонах, уся діяльність підлягає загальним правилам митного законодавства. Тут теж діє принцип мінімізації втручання – будь-яке сканування або фізичний огляд можливий лише за рішенням, прив'язаним до СУР. Усі маніпуляції з товаром, навіть у межах внутрішнього переміщення по зоні, мають реєструватися в митній системі, а вихід товару за межі ВМЗ дозволений лише після завершення відповідної процедури оформлення.

Операційно забезпечити дотримання законності при контролі в логістичних хабах допомагає нормативна схема взаємодії контролюючих служб, затверджена постановою КМУ №451. Вона встановлює чіткі етапи контролю залежно від часу прибуття вантажу в порт, типу перевезення, та статусу компанії. Відповідно до цієї схеми, передбачене багаторівневе погодження маршрутів, графіків супроводу та переліків документів. Вона містить процедури синхронізації дій прикордонників, фітосанітарної інспекції, митної служби та інших контролюючих органів. Цей документ особливо важливий у випадках, коли логістичний хаб використовує внутрішні регламенти (SOP) для організації руху та взаємодії персоналу з інспекторами. У таких регламентах відображаються маршрути руху транспорту на території, точки контролю, послідовність сканування, інтервали подання повідомлень, що подаються в «єдине вікно». Стандартизація всіх цих процесів

дозволяє значно зменшити ризик конфліктних ситуацій через непрозорість процедур і забезпечує зворотний контроль за правомірністю дій службовців.

Однією з найсильніших гарантій законності у сфері морського митного контролю є цифрове документування етапів логістичного процесу. Електронна реєстрація транспортних засобів, вантажів, супровідних документів, а також часових міток дій митників формує незворотний цифровий слід, що унеможливорює несанкціоновані зміни. Досягнення в автоматизованих інформаційних системах дозволяють повністю інтегрувати етапи контролю – від моменту оформлення документа до завершення перевірки. Якщо раніше інспектор міг несанкціоновано змінити дані вручну, сьогодні внесення будь-якої поправки фіксується логами системи із зазначенням користувача, часу та обсягу змін. Такий рівень цифрової звітності значно знижує ризик неправомірного впливу або упереджених дій. Суб'єкти ЗЕД отримали можливість відстежувати статус перевірки в режимі реального часу, формувати запити на уточнення, зберігати історію взаємодії з інспектором, що є підґрунтям для подання юридичних скарг у разі порушень. Окрім того, автоматизація обліку дозволяє унеможливити повторне подання тих самих даних, що знижує навантаження на компанії й одночасно зменшує ризик втрати інформації або її дублювання. Такі технічні рішення не просто підвищують швидкість митного оформлення – вони створюють систему інституційного стримування, яка фіксує відхилення від норми ще до моменту, коли воно набуває характеру правопорушення [35, с. 27]. Додатковим гарантом законності при контролі в морських перевезеннях виступає практика аудиту та ревізії рішень митного органу на основі аналізу обґрунтованості ризик-профілів. У системі контролю існує інституційна процедура оцінки ефективності дій інспектора, що охоплює кількість ініційованих оглядів, їх результативність, відповідність обсягу втручання рівню задекларованого ризику. Якщо у службових звітах виявляється системне перевищення обсягів втручання без виявлення порушень, це може стати підставою для перевірки компетентності інспектора або перегляду відповідних інструкцій. Таким чином, внутрішній контроль самих митних органів виступає як елемент саморегуляції, спрямованої на підтримку довіри до системи з

боку бізнесу. На практиці це означає, що рішення щодо огляду можуть бути переглянуті на вищому рівні, а процедури – уточнені відповідно до змін у торговельному середовищі або прецедентах судових рішень. Усе це створює фундаментальний зсув від інспекційного мислення до аналітичного – коли фокус зміщується з фізичного огляду до оцінки достовірності документів, маршруту, ідентичності перевізника та цифрового профілю компанії. В умовах зростання обсягів морської торгівлі та розширення функцій портів та терміналів як транзитних хабів така еволюція митного контролю не просто бажана – вона є системною вимогою до забезпечення конкурентної логістичної інфраструктури України

3.2. Проблеми та шляхи вдосконалення законодавчого забезпечення законності у сфері морської торгівлі

Забезпечення законності при здійсненні митного контролю в сфері морської торгівлі значною мірою ускладнюється через нормативну невизначеність процедур огляду, що охоплює як попередню стадію повідомлення про прибуття судна, так і завершальний етап випуску вантажу з митної зони. У чинному законодавстві відсутній єдиний зведений механізм, який би описував алгоритм дій митного органу у випадку надходження морського вантажу до порту, включаючи синхронізацію між документами, які подаються в рамках міжнародного морського права (маніфести, коносаменти, капітанські декларації) та внутрішніми митними формулярами. Саме ця прогалина стає підґрунтям для суб'єктивного трактування обов'язків інспектора, що у ряді випадків спричиняє дублювання запитів на документи, затягування огляду або зміну форми контролю без об'єктивно зафіксованої причини [28, с. 12].

На рівні термінального процесу огляд товару на території порту повинен бути чітко регламентований із розподілом відповідальності між службами, тоді як на практиці рішення інспектора може базуватися не на ризик-аналізі, а на формальних уподобаннях або шаблонній перевірці, що не передбачена ризик-профілем. Така правова нестабільність породжує неоднорідність у реалізації митного контролю

навіть у межах одного порту – інспектори різних змін або підрозділів керуються відмінними підходами до однакових ситуацій. Відсутність нормативно описаного механізму взаємодії між митницею, прикордонною службою, екологічною інспекцією, санітарною службою в контексті морських вантажів призводить до зниження оперативності та підвищення адміністративного навантаження на бізнес. Визначеність процедур можлива лише шляхом розробки окремого підзаконного акту, що буде містити покрокову схему прийняття рішень у портах – від моменту отримання попередньої інформації про прибуття судна до виходу вантажу з митної території, із прив'язкою до цифрових систем і конкретних форм супровідних повідомлень. Такий акт має кодифікувати правила відбору до огляду, критерії підтвердження ідентичності вантажу, способи сканування та огляду із зазначенням часових меж і підстав для затримки [37, с. 28].

Ще одним джерелом невизначеності є нормативна фрагментарність в частині прав і обов'язків посадових осіб митниці під час огляду. Так, законодавство не встановлює чітких меж повноважень інспектора в частині доступу до вантажу, способів його огляду, допустимих інструментів чи збереження конфіденційності комерційної інформації. У морському середовищі, де кожна хвилина затримки контейнера може спричинити багатотисячні штрафи, такі прогалини перетворюються на системну загрозу. До того ж, іноземні перевізники часто керуються міжнародними нормами морського права, зокрема Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL Convention), яка передбачає спрощення формальностей, але не деталізує механізм перевірок на березі. В українському законодавстві відсутня процедура врегулювання колізій між такою міжнародною нормою і вимогами національного митного кодексу щодо повного розкриття вмісту вантажу. Наслідком цього є практична невідповідність підходів: судновласники та оператори терміналів не мають впевненості, чи є вимога митниці розкривати контейнер правомірною. В умовах такої юридичної нестабільності забезпечення законності контролю стає залежним не від нормативної бази, а від поточного тлумачення правил. Необхідне термінове закріплення в МКУ окремих норм, які б описували допустимі межі інспекційної

діяльності: вказували перелік дозволених методів огляду (візуальний, скануючий, вибірковий), їх тривалість, обов'язкову фотофіксацію, присутність представника компанії, оформлення протоколу із зазначенням інвентарного опису. Проблематику та напрямки унормування митного огляду в морських портах див. у табл. 2 додаток Б.

На практиці одним із найбільшочіших моментів є суперечність між нормами міжнародних договорів та національним правом, що особливо проявляється в регламентації екологічних і технічних параметрів суден та вантажів. Наприклад, Конвенція MARPOL 73/78 встановлює обов'язки держави порту щодо контролю за скидами, викидами й утилізацією шкідливих речовин з суден. Водночас, в українському законодавстві немає злагодженої процедури документального підтвердження таких даних під час митного оформлення. Це призводить до того, що інспектори, не маючи затвердженої форми акта, керуються довільними вимогами до надання екологічних сертифікатів, аналітичних довідок, копій суднових журналів [32, с. 42].

Аналогічно, Конвенція SOLAS регулює безпеку судноплавства, зокрема умови завантаження, балансування і маркування небезпечних вантажів. Однак митна служба не має централізованого реєстру або системи перевірки достовірності таких документів, що дозволяє сумнівним вантажовідправникам подавати неперевірену або перекручену інформацію. Внаслідок цього зростає адміністративне навантаження, бо перевірка виконується вручну, без цифрової валідації, що порушує ритм роботи порту. Усунення цієї прогалини можливе шляхом імплементації в законодавство України прямої норми про пріоритет міжнародного морського права у сфері технічного регулювання суднових операцій із подальшим розробленням цифрового шлюзу перевірки екологічної та безпекової документації через доступ до міжнародних реєстрів. У свою чергу, митні інспектори повинні бути забезпечені методичними рекомендаціями, де чітко визначено перелік документів, які є допустимими як доказ відповідності судна чи вантажу міжнародним стандартам.

Ще одним системним бар'єром для законності є несинхронізованість між

часовими регламентами контролюючих органів і фактичним перебігом процесів у порту. Законодавство визначає лише загальні межі оформлення, не адаптуючи їх до динаміки морської логістики. Приміром, у разі прибуття судна в нічний час або у вихідні дні, відсутність чергових інспекторів або затримка у подачі повідомлень через технічні неполадки тягне за собою простій, за який відповідальність ніхто не несе. Водночас міжнародні морські оператори працюють за хронометрованими графіками, і будь-яке відхилення має фінансові наслідки. Закон не регулює порядок дій у таких форс-мажорних умовах: як має діяти оператор, якщо сервіс «єдиного вікна» недоступний, чи можна подавати повідомлення в інший спосіб, чи діє в такому випадку автоматичне подовження терміну огляду. Відсутність відповідей породжує хаос, коли кожна ситуація розв'язується в індивідуальному порядку на рівні інспектора. Усунення цієї системної неврегульованості можливе лише через створення окремого регламенту морської митної процедури, де були б описані не лише стандартні, а й надзвичайні сценарії. Цей документ має містити обов'язкові шаблони взаємодії з портом, обмеження тривалості реакції митниці, механізми фіксації непередбачених обставин, а також інструкції щодо перенесення перевірки або автоматичного продовження терміну контролю [44, с.15].

Проблемою, що пронизує всю систему контролю морських вантажів, є відсутність електронної уніфікації документів. У той час як багато портів мають власні цифрові системи управління вантажопотоком, ці системи не синхронізовані з державною платформою митного оформлення. Як наслідок, дані, які вже є у порту, повторно запитуються митницею. Відсутність інтеграції спричиняє дублювання функцій, затягування контролю та розрив у часових ланках. Портові оператори часто подають інформацію про склад вантажу, контейнери, час прибуття, координати судна ще до підходу до порту, однак митна система не враховує ці повідомлення автоматично – усе повторно вноситься вручну.

Така технічна неузгодженість призводить до юридичного парадоксу: компанія формально виконує обов'язки повідомлення, але митниця їх не визнає. Щоб унеможливити такі колізії, необхідно нормативно зобов'язати митні органи враховувати дані, внесені до систем портових операторів, як офіційно надані

повідомлення, якщо вони мають визначений формат і підпис. Уніфікація має здійснюватися через створення єдиного API, що забезпечить наскрізну передачу даних, автоматичне зіставлення профілів вантажу та формування ризик-профілю ще до прибуття судна. Тоді система працюватиме не в реактивному режимі, а в проактивному – вантаж уже буде віднесений до певної категорії ризику до моменту фактичного оформлення, що зменшить час контролю та підвищить ефективність.

Ще одним істотним бар'єром для законності митного контролю в морській торгівлі є слабка формалізація процедур оскарження дій або бездіяльності інспекторів у режимі реального часу. Попри наявність загального механізму адміністративного оскарження згідно з КАС України, у практиці портових перевезень цей інструмент практично не працює через короткий життєвий цикл логістичних операцій. Затримка контейнера навіть на кілька годин може спричинити фінансові втрати, що перевищують розмір середньої господарської справи в суді. У таких умовах правовий захист повинен реалізовуватись безпосередньо в момент взаємодії із службовцем. Однак ні на рівні МКУ, ні в підзаконних актах не закріплено чіткого порядку подання заперечення, скарги або вимоги про фіксацію неправомірних дій у момент огляду. Єдиною формою залишається усне звернення, яке жодним чином не фіксується і не підлягає оцінці. Вирішення цієї проблеми полягає у впровадженні інструменту протоколу спостереження або акту процесуального зауваження, який суб'єкт міг би складати прямо під час огляду, із підписом представника митниці або через електронну форму в цифровому кабінеті [33, с. 11].

Такий документ не зупинятиме процедуру, але фіксуватиме правопорушення для подальшого розгляду. Крім того, необхідно передбачити обов'язкове долучення відеофіксації огляду, особливо в режимах із високою комерційною цінністю вантажу або при спірних ситуаціях. Із технічного боку термінали вже мають відповідну інфраструктуру відеоспостереження, тож потрібно лише нормативно зобов'язати зберігати ці записи певний час і забезпечити доступ до них через захищений електронний канал. Така система перетворить оскарження з формального процесу постфактум на дієвий запобіжник правопорушень ще на

етапі здійснення контролю. Із правової точки зору це буде реалізація принципу негайної доступності правового захисту, адаптованого до умов інтенсивної морської логістики.

Оновлення законодавчої бази морської митної політики потребує не лише ревізії процедур, але й повного перегляду термінологічного апарату, що використовується у правових документах, інструкціях, цифрових сервісах і супровідних нормативних поясненнях. Сучасна практика показує, що низка термінів, які широко використовуються в Митному кодексі України, наказах ДМС або підзаконних актах, не відповідають фактичним технічним і логістичним реаліям, характерним для морської галузі. Вживання понять на кшталт «місце прибуття», «огляд транспортного засобу», «операція з переміщення» або «митна зона» часто залишається без точного технічного наповнення. У результаті посадові особи, стикаючись із нетиповими ситуаціями – такими як перевантаження в рейді, віддалене швартування, обробка контейнерів поза зоною прямого митного доступу – змушені або адаптувати поняття під конкретну логістику, або формально фіксувати дані з суттєвими спрощеннями. Це породжує невизначеність у реєстрах, змінює фактичні координати процесу і створює простір для маніпуляцій. Крім того, значна частина термінології не узгоджена з міжнародними стандартами, зокрема термінами, що використовуються в рамках Конвенції SOLAS, стандартів ІМО або митної термінології ЄС (Union Customs Code). Відсутність уніфікованого словника або технічного додатку до законодавчих актів призводить до того, що навіть в електронних сервісах – як-от «єдине вікно» – одні й ті самі поля називаються по-різному залежно від служби: те, що прикордонна служба позначає як ЕТА (estimated time of arrival), митниця називає «часом фактичного прибуття», а портові оператори – «очікуваним рейдовим вхідним». Такі невідповідності вносять технічний хаос у процес обміну даними, що в умовах автоматизованого контролю призводить до помилок у фільтрації, викривлень у ризик-профілях і дублювання перевірок. Для вирішення цієї проблеми необхідно створити державний морський термінологічний глосарій – документ, який стане обов'язковим додатком до всіх нормативно-правових актів, що регулюють митне оформлення морських вантажів.

Цей глосарій має містити не лише текстові визначення, а й цифрові кодифікатори, які будуть використовуватись у сервісах, XML-шаблонах повідомлень, електронних формах і протоколах міжвідомчого обміну [45, с. 16].

Системне вдосконалення законності морського митного контролю неможливе без повноцінного переходу до цифрової взаємодії між усіма суб'єктами, залученими до обробки вантажу. Мова йде не лише про подання електронних декларацій, а про синхронізований багаторівневий документообіг між портом, терміналом, агентом, прикордонною службою, митницею, контролюючими відомствами та суб'єктом ЗЕД. На практиці сьогодні більшість сервісів або залишаються частково аналоговими (з вимогою дублювання електронної форми паперовою), або використовують несумісні платформи, що унеможлиблює передачу даних у реальному часі. Як наслідок – виникають розриви у логістиці даних, суб'єкти змушені повторно передавати ті самі довідки, а система контролю не отримує повної картини руху вантажу. Більше того, платформи «єдиного вікна», «портової спільноти», сервісу «Інспектор для бізнесу» або ВПС (внутрішньопортової системи) працюють за різними стандартами валідації, що призводить до відторгнення повідомлень або втрати інформації на етапі імпорту. Для прикладу, ситуація, коли повідомлення про вантаж передається портом до моменту фактичного оформлення, але митниця його не бачить через відсутність API-зв'язку або проблем із розпізнаванням полів, є типовою. Щоб гарантувати законність та прозорість контролю, потрібно уніфікувати всі цифрові протоколи обміну даними між суб'єктами в межах єдиного морського інформаційного простору. Цей простір має базуватись на структурі єдиної цифрової шини, через яку всі відомства обмінюються даними в форматі синхронізованих повідомлень. Сама структура повідомлень має бути стандартизована – із фіксованими тегами, обов'язковими контрольними полями, таймштампами і цифровими підписами. Лише в такій моделі можливе формування прозорого, незворотного і взаємно контрольованого сліду, який і є технічним ядром законності. Для запуску цієї моделі необхідно на рівні закону закріпити обов'язок усіх учасників морської логістики інтегруватись у єдиний цифровий канал взаємодії, що стане

обов'язковою умовою участі в митному оформленні. При цьому має бути передбачена відповідальність не лише за подання хибних даних, а й за відмову від їх цифрової передачі у визначеній формі. Така архітектура створює не декларативну, а функціональну модель правового забезпечення, де контроль відбувається не через перевірку, а через повну видимість процесу [42, с. 7].

Паралельно з розвитком електронної взаємодії виникає потреба у кодифікації статусу кожного етапу логістичного процесу в морській торгівлі. Нині більшість актів, включно з МКУ, оперують загальними термінами, як-от «митне оформлення», «контроль вантажу», «розміщення на території порту», без поділу на конкретизовані етапи, що мають юридичне значення. Внаслідок цього окремі моменти – прибуття судна, початок розвантаження, зберігання в терміналі, подання декларації, очікування огляду – залишаються юридично невидимими. Це створює прогалини в правовій кваліфікації дій: неясно, з якого моменту починає відлік термін дії документів, коли вантаж стає об'єктом контролю, з якого моменту може бути подано скаргу на затримку. Усі ці запитання не є теоретичними – вони впливають на судові справи, податкові зобов'язання, часові санкції та фінансові збитки. Для усунення цієї проблеми необхідно розробити нормативну модель статусної градації морського вантажу, де кожен логістичний перехід фіксується як юридична подія: вхід у територіальні води, причалювання, реєстрація у системі порту, фізичне розвантаження, перше сканування, подання декларації, проходження інспекції, дозвіл на випуск. Для кожної події має бути передбачений цифровий протокол фіксації з автоматичною часовою міткою, підписом відповідального оператора і записом у єдиному журналі. Таке структурування забезпечить не лише контроль прозорості, а й можливість точної юридичної оцінки дій кожного суб'єкта в межах процесу. Лише при повній визначеності статусів можливо будувати відповідальність, захист і прогнозованість.

Наступним вектором вдосконалення є автоматизація процедур верифікації документів, що надходять у рамках митного оформлення. Наразі значна частина електронних документів, що подаються для оформлення морського вантажу, не проходить автоматичну перевірку автентичності. Сертифікати про походження,

транспортні накладні, екологічні довідки, ліцензії, технічні паспорти подаються у вигляді відсканованих файлів, що не дає змоги митному органу в режимі реального часу перевірити їх дійсність. Інспектори змушені витрачати час на ручну перевірку, телефонні дзвінки до органів, що видали документ, або відсилення запитів – що затягує процес і створює простір для маніпуляцій. Сучасні технології дозволяють вирішити цю проблему шляхом переходу до формату перевірки на основі відкритих або захищених реєстрів. Для цього потрібно законодавчо зобов'язати суб'єктів, які видають документи для морської логістики, зокрема торгово-промислові палати, міністерства, митні представництва інших країн, формувати електронні сертифікати у форматі, що підтримує цифровий підпис, валідаційний код і відкритий URL перевірки. Така модель вже реалізується в країнах ЄС, де митниця одразу після отримання номера сертифіката може перевірити його чинність через API-зв'язок із відповідним органом. Впровадження такої системи в українській морській сфері забезпечить достовірність даних, зменшить кількість підроблених документів, підвищить довіру між інституціями і дасть змогу автоматизувати перевірку ще до моменту фізичного огляду [29, с. 17].

Завершальним елементом, що має бути інтегрований у систему законодавчого забезпечення морської митної сфери, є створення інституту електронного аудиту пост-фактум. Сьогодні вся структура контролю зосереджена на моменті фактичного оформлення вантажу. Якщо на цьому етапі не виявлено порушень, процедура вважається завершеною, і інспекційна логіка більше не діє. Проте в більшості передових митних моделей (Сінгапур, Нідерланди, Канада) значну частину контролю перенесено на етап після завершення операції. Це дозволяє не затримувати логістику, але водночас забезпечити юридичний аналіз документів, маршрутів, відповідності декларацій фактичним показникам уже після випуску. Щоб запровадити таку модель в Україні, потрібно створити окрему цифрову платформу, яка дозволяє здійснювати аудит уже оформлених вантажів із використанням алгоритмів машинного аналізу ризиків. Платформа має мати доступ до історії всіх повідомлень, електронних копій документів, відеофіксації оглядів, маршрутів та відміток у журналі. У разі виявлення невідповідностей автоматично

формується запит на пояснення з боку суб'єкта, а в разі ігнорування – ініціюється процедура донарахування або анулювання дозволу. Такий підхід знижує навантаження на етапі фізичного контролю, але підвищує глибину перевірки. При цьому суб'єкти, які мають позитивну історію без порушень, поступово отримують спрощений статус у вигляді авторизованого економічного оператора. Це формує систему, де законність контролю забезпечується не шляхом жорсткості, а через технологічну адаптивність, вибірковість і постійну аналітичну присутність.

Підсумовуючи аналіз проведений у розділі, можна зробити висновок, що забезпечення законності митного контролю у сфері морської торгівлі базується на багаторівневій системі нормативних гарантій, яка охоплює як загальні положення Митного кодексу України, так і спеціалізовані регламенти. Митний контроль у портах реалізується з урахуванням акваторії, причалів, логістичних зон і гідротехнічних споруд, як це передбачено Законом України «Про морські порти України», а координація між органами визначається Постановою Кабінету Міністрів №451, що структурує технологічну послідовність дій усіх служб. Наказ Мінфіну №308 виконує функцію нормативного алгоритму дій митника, включаючи оформлення, перевірку судових документів і моделі контролю на рейді. Визначені в МКУ статті 318, 191, 266 і 332 гарантують суб'єктам ЗЕД право на мінімізацію формальностей, доступ до товару до подання декларації, використання режимів складування та захист у зоні митного контролю. Проблеми законодавчого забезпечення полягають у відсутності уніфікованого регламенту морських процедур, слабкій синхронізації цифрових платформ, фрагментарному описі повноважень інспекторів і неналагодженій інтеграції міжнародного морського права. Зокрема, відсутність шаблонів перевірки екологічної документації за MARPOL чи верифікації VGM за SOLAS створює підґрунтя для суб'єктивного трактування норм. Недостатньо врегульовано порядок дій у випадку технічних збоїв або затримок, а механізм оскарження в режимі реального часу практично недоступний через динаміку логістичних операцій.

ВИСНОВКИ

В межах проведеного дослідження була здійснена системна структуризація митного контролю в морській торгівлі як складного багаторівневого механізму, інтегрованого у глобальну логістику та підпорядкованого вимогам економічної, технічної та правової збалансованості. Зафіксовано, що митний контроль у портовому середовищі розгортається не лише в часових межах, а і в просторових координатах логістичного маршруту, де зміна фізичного положення контейнера відбувається ще до завершення митного оформлення, а тому застосовуються RFID-технології, геомітки та автоматизовані платформи відстеження. У дослідженні підкреслено, що контроль у морських портах виходить за межі митної перевірки як такої й охоплює також інституційну фільтрацію загроз, пов'язаних із контрабандою, біологічною контамінацією, втручанням у критичну інфраструктуру. Використання інтелектуальних моделей профілювання, зокрема нейромережевих механізмів, що враховують історію порушень, поведінкові шаблони, нестандартні маршрути, дає змогу забезпечити вибірковий, але глибокий контроль без потреби масових перевірок. Підтверджено, що в морській логістиці контроль виконує не лише інспекційну, а й запобіжну функцію, формуючи ефект моніторингу присутності, який впливає на поведінку суб'єктів ЗЕД.

Також встановлено, що сучасна система класифікації форм митного контролю в морських перевезеннях заснована не на абстрактних процедурах, а на практично орієнтованих моделях реагування на конкретний тип вантажу, його логістичний профіль і репутацію контрагента. Визначено, що контроль вантажів, що надходять через великі логістичні альянси, реалізується переважно через документальні й дистанційні засоби перевірки, тоді як постачання з менш контрольованих регіонів автоматично активує поглиблений аналіз. Увагу зосереджено на складних вантажопотоках, зокрема комбінованих партіях і товарах подвійного призначення, які потребують застосування програмних засобів із функцією внутрішньої класифікації за комерційними ознаками.

Виявлено, що інструментальна база контролю в таких випадках включає

розпізнавання зображень, лазерне сканування, біометричну ідентифікацію. Окремо проаналізовано, що контроль танкерних вантажів не може здійснюватися традиційними методами, тому реалізується через неінвазивні сенсорні системи – спектрофотометрію, ультразвукові рівнеміри, тискометри, температурні реєстратори. На підставі цього підтверджено, що митний контроль у морській сфері є не уніфікованим, а динамічно адаптивним процесом, який технологічно перебудовується залежно від структури поставки. Зафіксовано, що об'єктом контролю виступає не лише товар як одиниця, а логістична модель його переміщення, включно з усіма супровідними діями: завантаженням, транзитом, температурним режимом, структурою пакування, сертифікацією й маршрутом. Встановлено, що ключовим вектором розвитку є побудова класифікаційної моделі на основі ризикового профілю, де кожен товар отримує ступінь довіри, а кожне відхилення – автоматичний тригер для контролю.

У третьому розділі дослідження наголошено на принциповій залежності ефективності митного контролю від рівня нормативного забезпечення його законності. Проаналізовано, що правові гарантії реалізуються через механізми недопущення надмірного втручання, які закріплені в положеннях статей 318 та 320 МКУ. Підтверджено, що формування обсягу контролю здійснюється системою управління ризиками, яка повинна бути джерелом усіх рішень про форму втручання. Зазначено, що ініціація 100% огляду без вказівки на профіль ризику є незаконною, і в таких випадках суб'єкт має право вимагати мотивований акт, підписаний керівником. У дослідженні встановлено, що електронізація через «єдине вікно» є інструментом, який дозволяє усунути дублювання документів, мінімізувати людський контакт і унеможливити несанкціоноване повторне втручання. У межах вивчення вільних митних зон підтверджено, що навіть у спеціальних правових режимах загальні принципи ризик-орієнтованого контролю залишаються чинними, і митне втручання повинне відповідати рішенням СУР, а не індивідуальному рішення інспектора. Окремо проаналізовано проблеми колізій між нормами міжнародного морського права й внутрішніми актами, зокрема щодо відповідності положень Конвенцій

SOLAS і MARPOL національним процедурам.

Зафіксовано відсутність злагодженої процедури документального підтвердження екологічних та технічних параметрів суден і вантажів, що призводить до спонтанного тлумачення вимог інспекторами. Підтверджено необхідність формалізації дій у разі збою електронних сервісів, недоступності інспекторів або зміни графіка прибуття судна, що нині законодавчо не врегульовано. Було також виявлено потребу в оновленні термінологічної бази, адже відсутність уніфікованого словника призводить до помилок у трактуванні понять, дублювання полів у різних системах, втрати даних. Пропонується створення державного термінологічного глосарію та єдиної цифрової шини для обміну інформацією. Вагомим висновком є необхідність автоматизації верифікації документів і створення механізму електронного аудиту після випуску товару. Підтверджено, що правова система повинна не лише фіксувати порушення в момент контролю, а й забезпечувати цифрове відстеження кожної дії в режимі зворотного аналізу. Це дозволяє перетворити контроль із інструменту реагування на систему превентивного аналізу, що базується на даних. Усі виявлені чинники формують базис для побудови процедурно збалансованої й передбачуваної системи митного нагляду в морській сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах. Дис. д-ра юрид. наук. Одеса. 2018. 513 с.
2. Аверочкіна Т.В. Державне управління прибережними водами міжнародно-правові засади. Основні тенденції розвитку цивілістики конституційного господарського та міжнародного права. Кривий Ріг. Гельветика. 2017. С. 15-19.
3. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах адміністративно-правовий вимір. Монографія. Одеса. Гельветика. 2018. 466 с.
4. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. Юридичний вісник. 2019. №2. С. 100-105.
5. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. Правова держава. 2020. №40. С. 24-34.
6. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. Правове життя сучасної України. Одеса. Гельветика. 2020. Т.2. С. 137-140.
7. Андрущенко С.В. Морські порти України новації адміністрування діяльності. Право як ефективний суспільний регулятор. Львів. Центр правничих ініціатив. 2018. С. 68-70.
8. Андрущенко С.В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. Правові та інституційні механізми розвитку України в умовах європейської інтеграції. Одеса. 2018. Т.1. С. 435-439.
9. Андрущенко С.В. Правові основи організації митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення. Lex Portus. 2017. №2. С. 154-171.
10. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України до питання розширення суб'єктного складу. Правові засади організації та здійснення публічної влади. Хмельницький. 2021. С. 10-13.

11. Андрущенко С.В. Режим безпеки портів та портових споруд міжнародно-правовий базис. Морське право та менеджмент еволюція та сучасні виклики. Одеса. НУ ОМА. 2019. С. 13-16.
12. Андрущенко С.В. Режим морського порту генеза міжнародно-правового забезпечення. Lex Portus. 2018. №1. С. 105-114. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8> (дата звернення: 27.08.2025).
13. Андрущенко С.В. Режим морського порту на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства. Харків. Асоціація аспірантів-юристів. 2018. С. 13-16.
14. Андрущенко С.В. Режим суходільних територій морських портів України. Морське право та менеджмент еволюція та сучасні виклики. Одеса. 2018. С. 70-74.
15. Андрущенко С.В. Складові логістики морських портів України оновлення організаційно-правового забезпечення. Lex Portus. 2018. №5. С. 63-84. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4> (дата звернення: 27.08.2025).
16. Андрущенко С.В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень. Харків. Право. 2019. С. 458-461.
17. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. Правове життя сучасної України. Одеса. Гельветика. 2019. С. 492-494.
18. Аудит економіки України. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/docaudit.pdf> (дата звернення: 27.08.2025).
19. Брильов О.А. Закриті порти проблеми визначення статусів. Українське право. URL: <https://cutt.ly/TWcufcm> (дата звернення: 27.08.2025).
20. Демина М.А. Категорія правовий режим теоретичні підходи до поняття. Проблеми економіки і юридичної практики. 2017. №3. С. 77-81.
21. Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. №1395- р.

Урядовий кур'єр. 2009. №221.

22. Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. №578-р. Офіційний вісник України. 2014. №51. Ст. 1347.

23. Земельний кодекс України. Офіційний вісник України. 2001. №46. Ст. 2038.

24. Зниження портових зборів збільшить експорт. URL: <https://cutt.ly/wWcuUrH> (дата звернення: 27.08.2025).

25. Ігнатенко І. Штучно створені земельні ділянки еколого-правові питання. Еколого-правовий статус людини і громадянина ретроспективний та перспективний погляди. Чернівці. 2019. С. 275-278.

26. Інструкція про встановлення та контроль за додержанням режиму в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення Одеський морський торговельний порт. Наказ Одеського прикордонного загону від 19.11.2012 №1074. URL: http://www.port.odessa.ua/images/about_port/instruction-2016.01.18.pdf (дата звернення: 27.08.2025).

27. Кампо В.М. Державна територія України. Енциклопедія сучасної України. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=2614 (дата звернення: 27.08.2025).

28. Ківалов С.В. До питання залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту. Lex Portus. 2018. №3. С. 5-18.

29. Ківалов С.В. Капітани та служби капітанів морських портів України законодавча та інституційна криза. Lex Portus. 2019. №2. С. 7-26.

30. Ківалов С.В. Портові збори в Україні пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики. Lex Portus. 2017. №1. С. 5-21.

31. Коваленко Н.В. Адміністративно-правові режими. Запоріжжя. 2017. 529 с.

32. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства. 1965. Офіційний вісник України. 2006. №8. Ст. 492.

33. Конституція України. 1996. Відомості Верховної Ради України. 1996. №30. Ст. 141.
34. Концепція реформування системи державного нагляду у сфері охорони навколишнього природного середовища. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 травня 2017 р. №616-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616-2017-p#Text> (дата звернення: 27.08.2025).
35. Кормич Б.А. Глобальне адміністративне право концептуалізація. Lex Portus. 2018. №1. С. 21-32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.2>
36. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Протоки що використовуються для міжнародного судноплавства. Lex Portus. 2017. №4. С. 31-47.
37. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні. 2000. Офіційний вісник України. 2010. №96. Ст. 3428.
38. Методи публічного адміністрування. Курс адміністративного права України. URL: <https://cutt.ly/bWcuNPq> (дата звернення: 27.08.2025).
39. Міжнародне право. Підручник. За ред. С.А. Єгорова. Київ. Статут. 2016. 848 с.
40. Міжнародні медико-санітарні правила. 2005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/897_007/print (дата звернення: 27.08.2025).
41. Морська доктрина України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. №1307 у редакції від 18 грудня 2018 р. №1108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p#Text> (дата звернення: 27.08.2025).
42. Морська природоохоронна стратегія України. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2021 р. №1240-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-p#Text> (дата звернення: 27.08.2025).
43. Основні засади державної екологічної політики України на період до 2030 року. Закон України від 28 лютого 2019 р. №2697-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (дата звернення: 27.08.2025).
44. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. №548-р у редакції від 23 грудня 2020 р. №1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text> (дата звернення: 27.08.2025).

45. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 27.08.2025).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця 1

Функціонування статусу АЕО в морській логістиці та митному адмініструванні

Ситуація / Етап	Дія компанії зі статусом АЕО	Реакція митного органу	Регуляторне підґрунтя	Комунікаційни й супровід
Обробка вантажу в порту	Подання з індексом АЕО	Прискорене митне оформлення	Митний кодекс України	Вказівк а статусу у нотисах, заявках, листах
Вхід до черги на швартування	Інформуванн я адміністрації порту	Зниження ризик затримок	Принцип пріоритет у логістичних АЕО	Указання статусу в документа ції
Неактивоване спрощення автоматично	Надання підтверджен ня статусу митнику	Вимога ручної активації привілеїв	Статті МКУ, профіль ризик у	Посилання на рекомендації ДМСУ
Ігнорування АЕО митницею	Офіційна вимога застосування спрощень	Повторна оцінка ризик у	Пряма норма Кодексу	Заява з обґрунтуванн ям і витягами
Попередній аудит до прибуття	Запит на перевірку номенклату ри	Формування індивідуаль ної моделі контрол ю	Статус уповноважено го економічного оператора	Узгодження через окремий канал
Інтеграція в електронні повідомлення	Автоматичне маркування з індексом АЕО	Система враховує знижени й ризиковий рівень	Інструкції з інформаційно ї взаємодії	Шифрування в полі електронно го документа

Додаток Б
Таблиця 2

Проблематика та напрямки унормування митного огляду в морських портах

Позиції я проблем и	Наявний стан речей	Джерело колізії	Наслідок у морській логістиці	Пропонова не регулюван ня
Повноваження інспектора під час огляду	Відсутні чіткі межі	Митний кодекс не деталізує	Інспектор діє на власний розсуд	Встановити дозволені методи огляду
Методи доступу до вантажу	Не визначені в жодному нормативном у акті	Законодавчий вакуум	Конфлікти з представника ми бізнесу	Визначити регламентов ані способи відкриття
Інструменти контролю	Не обмежені і не стандартизов ані	Відсутніс ть технічног о переліку	Вибір інструмент ів базується на практиці	Скласти затверджен ий список допустимих засобів
Комерційна конфіденційніс ть	Не захищена під час огляду	Немає механізму забезпечен ня	Порушення договірних умов експедиторів	Передбачи ти обов'язков у присутніст ь представника
Вплив міжнародн их норм (FAL Convention)	Не врегульовано на рівні внутрішнього права	Відсутні й механізм пріорите ту	Ризик ігноруван ня положень конвенції	Прописати механізм співвідношен ня з МКУ
Сумнів у правомірнос ті вимог митниці	Відсутність чіткої юридичної основи	Неуніфікован і позиції держави та бізнесу	Відмова розкрива ти контейне р	Закріпити процедуру перевірки в підзаконно му акті