

РОЗДІЛ 11. МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК: УДК347.795.3:656.073.436

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.4.29>

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Балобанов О.О.,
*кандидат юридичних наук,
професор кафедри національного
та міжнародного права
Одеського національного морського університету*

Допілка В.О.,
*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри національного
та міжнародного права
Одеського національного морського університету*

Балобанов О.О., Допілка В.О. Особливості правового регулювання перевезення небезпечних вантажів.

На сьогоднішній день на світовому ринку логістичних послуг щодо перевезень небезпечних вантажів існує проблема збалансування комерційних та безпекових умов цих перевезень.

Система міжнародного регулювання перевезення небезпечних вантажів є доволі складною і її нормативно-правове забезпечення включає конвенції та угоди. Чинна схема дій основних конвенцій та угод, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту, створена міжнародним організацією та має бути імплементованою у національні законодавства.

Система міжнародного регулювання перевезення небезпечних вантажів є досить складною та її нормативно-правове забезпечення включає безліч конвенцій та угод. Схема дій основних конвенцій та угод, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту, та міжнародні організації, що забезпечують їх розробку та сприяють імплементации у регіональні норми та національні транспортні законодавчі масиви, викладенні у даній статті. У міжнародному плані головним джерелом нормативної бази у сфері перевезення небезпечних вантажів усіма видами транспорту є Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів (Типові правила).

Розроблення рекомендацій з перевезення небезпечних вантажів (Типових правил) здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів в узгодженій на глобальному рівні системі класифікації та маркування хімічних речовин Економічної та Соціальної Ради Організації Об'єднаних Націй. На їх основі міжнародні організації та національні органи влади різних країн розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту, тобто схема, відображає міжнародно-правове підґрунтя, яке слід імплементувати в національне законодавство. На сьогодні діє 18-а редакція Типових правил з перевезення небезпечних вантажів. Робота з удосконалення норм триває насамперед тому, що, згідно з даними ООН, частка небезпечних вантажів у світовому вантажообігу постійно зростає і нині сягає майже половини його загального обсягу. З перевезеннями небезпечних вантажів пов'язаний істотний потенціал ризиків виникнення надзвичайних подій. Нагальною є потреба в заходах щодо зведення цього потенціалу до рівня залишкових ризиків, прийнятного для суспільства і держави.

Ключові слова: небезпечні вантажі, конвенції та угоди, різні види транспорту, імплементация.

Balobanov O.O., Dopilka V.O. Peculiarities of legal regulation of transportation of dangerous goods.

Today, in the global market of logistics services for the transportation of dangerous goods, there is a problem of balancing the commercial and safety conditions of these transportations.

The system of international regulation of the transportation of dangerous goods is quite complex and its regulatory legal support includes conventions and agreements. The current scheme of actions of the main conventions and agreements regulating the transportation of dangerous goods by various modes of transport was created by an international organization and must be implemented in national legislation.

The system of international regulation of the transportation of dangerous goods is quite complex and its regulatory legal support includes many conventions and agreements. Scheme of actions of the main conventions and agreements regulating the transportation of dangerous goods by various types of transport, and international organizations that ensure their development and promote their implementation into regional norms and national transport legislation, outlined in this article. In the international plan, the main source of the regulatory framework in the field of transportation of dangerous goods by all types of transport are the UN Recommendations on the Transportation of Dangerous Goods (Model Rules).

The development of recommendations for the transportation of dangerous goods (Model Rules) is carried out by the Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Goods in the globally agreed system of classification and labeling of chemical substances of the Economic and Social Council of the United Nations. On their basis, international organizations and national authorities of various countries are developing normative documents regulating the transportation of dangerous goods by various modes of transport, i.e., reflects the international legal basis, which should be implemented in national legislation. Today, the 18th edition of the Standard Rules for the Transportation of Dangerous Goods is in effect. Work on improving standards continues primarily because, according to UN data, the share of dangerous goods in world freight traffic is constantly growing and now reaches almost half of its total volume. The transportation of dangerous goods is associated with a significant potential for the occurrence of extraordinary events. There is an urgent need for measures to reduce this potential to the level of residual risks acceptable to society and the state.

Key words: dangerous goods, conventions and agreements, different types of transport, implementation.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день на світовому ринку логістичних послуг щодо перевезень небезпечних вантажів існує проблема збалансування комерційних та безпекових умов цих перевезень.

Мета дослідження. Правове регулювання перевезень небезпечних вантажів та заходів які забезпечують безпечне перевезення їх для суспільства і держави.

Стан опрацювання проблематики. Дослідженням питань проблеми займалися наступні вітчизняні вчені, а саме Попов В.А., Недокус М.О., Данько М.І., Дорошук В.О. та інші.

Виклад основного матеріалу. У міжнародному плані головним джерелом нормативної бази у сфері перевезення небезпечних вантажів усіма видами транспорту є Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів (Типові правила).

Робота з удосконалення норм щодо небезпечних вантажів триває насамперед тому, що згідно з даними ООН частка небезпечних вантажів у світовому вантажообігу постійно зростає і нині сягає майже половини його загального обсягу. З перевезеннями небезпечних вантажів пов'язаний істотний потенціал ризиків виникнення надзвичайних подій. Нагальною є потреба в заходах щодо зведення цього потенціалу до рівня залишкових ризиків, прийнятних для суспільства і держави [1].

У сучасному світі з метою зниження ризиків техногенних катастроф при перевезенні небезпечних вантажів на всіх рівнях проводять дослідження щодо вдосконалення умов таких перевезень, результати яких свідчать, що є два шляхи: посилення норм і їхнє наповнення, а також удосконалення техніки і технологій. Причому обидва напрямки стосуються всіх етапів транспортування небезпечних вантажів з урахуванням мультимодальності процесу.

Саме тому велике значення мають Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів - Типові правила, розроблені профільним комітетом експертів ООН. Мета типових правил полягає у викладенні базової системи положень, що дає змогу на однаковій основі розробляти національні та міжнародні правила, що регулюють перевезення, які здійснюють різні види транспорту; водночас

вони залишаються досить гнучкими, щоб урахувати будь-які особливі вимоги, виконання яких може виявитися необхідним (наприклад, особливість виду транспорту або національного законодавства) [1].

Регламентация перевезення небезпечних вантажів спрямована на запобігання, наскільки це можливо, нещасним випадкам з людьми або заподіяння матеріальної шкоди чи шкоди навколишньому середовищу, використовуваним перевізним засобам або іншим вантажам. Водночас правила не перешкоджають перевезенню таких вантажів, за винятком тих, які особливо небезпечні під час транспортування.

Типові правила є рекомендаційним документом. Але на їх основі міжнародні організації та національні законодавці розробили розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту.

Їх загальними положеннями стали:

- перелік небезпечних вантажів, які найчастіше перевозяться, їх ідентифікація та класифікація;
- процедури відправки вантажів; порядок нанесення етикеток, маркування та підготовки транспортних документів;
- стандарти щодо пакування, процедури випробувань і сертифікації;
- стандартні вимоги до контейнерів для перевезення різними видами транспорту, процедури проведення випробувань і видача відповідної документації.

Крім того, Типові правила регламентують процедури відправлення або приймання небезпечних вантажів, дотримання яких особливо важливе під час виконання портових операцій. Під час кожного пред'явлення небезпечних вантажів до перевезення мають бути вжиті особливі заходи для того, щоб усі особи, які в процесі транспортування можуть зіткнутися з небезпечними вантажами, які пред'являються до транспортування, були належним чином повідомлені про потенційну небезпеку, яку представляють ці вантажі.

Однією з головних вимог до транспортного документа на небезпечні вантажі є надання основної інформації про небезпеку вантажу, що пред'являється до транспортування. Для цієї мети вважається за необхідне включати в транспортний документ деяку основну інформацію про партію небезпечних вантажів. Але компетентні національні органи та міжнародні організації національні органи або міжнародні організації мають право вимагати включення додаткової інформації.

Міжнародні угоди, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту, розробляються в рамках міжнародних організацій.

Вибір міжнародної угоди, вимогами якої необхідно керуватися під час організації (здійснення) міжнародного перевезення небезпечних вантажів, залежить від виду транспорту, яким здійснюються перевезення, виду вантажовідправлень, зокрема перевалки в портах, а також маршруту перевезення.

У даному матеріалі акцентовано увагу на річкових, залізничних, морських повітряних та автомобільних перевезеннях. На теперішній момент приділяється все більш уваги до уніфікації транспортних правил на логістичних ланцюгах, особливо річка-море. Важливим є момент мультимодальності перевезень з урахуванням використання автомобільного, річкового та морського транспорту, що сьогодні є актуальними у Європі. Тобто і автотранспортні правила, принаймні в безпековій частині мають бути уніфіковані з водними. Правовою основою уніфікації є вищезгадані Угоди.

У рамках Європейської угоди (ДОПГ) про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів понад 50 держав, включаючи Україну, узгодили загальні правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом через кордони та території з митою уніфікувати правила та забезпечити безпеку транспортним процесом [4]. ДОПГ застосовується до перевезень, що здійснюються через територію принаймні двох із Договірних Сторін. Міждержавна угода вимагає від державних органів контролювати діяльність перевізників небезпечних вантажів у сфері забезпечення безпеки. Мається на увазі безпека руху, навколишнього середовища, вантажів та самих транспортних засобів. На практиці перевірки на автомагістралях здійснюються представниками держав-сторін Угоди що може призвести до порушення національними органами позовів проти порушників відповідно до їхнього внутрідержавного законодавства. Предметом цих позовів зазвичай є порушення безпекових правил, комерційні спори вирішується сторонами приватних договорів. Тобто, на перший план державами ставиться безпека перевезень [2].

Міжнародне перевезення небезпечних вантажів річковим транспортом регламентується Європейською угодою про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПІГ). Актуальне видання ВОПІГ 2015. Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПОГ), прийнята в Женеві 26 травня 2000 року під егідою Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) та Центральної комісії судноплавства по Рейну (ЦКСП) [5].

У ВОПІГ можуть уточнюватися деякі з обов'язків, що покладаються на різних учасників перевезення. Якщо Договірна Сторона вважає, що це не призведе до зниження рівня безпеки, вона може в межах свого національного законодавства покласти обов'язки, встановлені для будь-якого конкретного учасника перевезення, іншого або інших учасників. Відправник небезпечних вантажів зобов'язаний пред'являти до перевезення лише вантажі, що відповідають вимогам ВОПІГ.

Так, до функцій відправника вантажу входять: переконатися в тому, що небезпечні вантажі класифіковані та допущені до перевезення відповідно до ВОПІГ; передати перевізнику інформацію та дані у відстежуваному вигляді та, у разі потреби, необхідні транспортні документи та вантажосупровідні документи (дозволи, припущення, повідомлення, свідоцтва тощо); використовувати тільки такі тару, великогабаритну тару, контейнери середньої вантажопідйомності для масових вантажів (КСГМГ) та цистерни, які допущені та придатні для перевезення відповідних вантажів та мають маркування, передбачене одними з міжнародних правил, та використовувати лише ті судна або танкери, які допущені та придатні для перевезення вантажів; дотримуватись вимог щодо способу відправлення та обмежень на відправлення; забезпечити, щоб навіть неочищені та недегазовані порожні цистерни або порожні неочищені транспортні засоби, вагони та великі та малі контейнери для масових вантажів були відповідним чином марковані та забезпечені знаками безпеки та щоб порожні неочищені цистерни були закриті так само герметично, як якщо б вони були в наповнений стан.

Коли вантажовідправник діє від третьої особи, ця особа повинна письмово повідомити відправника вантажу, що йдеться про небезпечні вантажі, і надати вантажовідправнику всі відомості та документи, необхідні йому для виконання своїх обов'язків. Перевізник повинен: упевнитися в тому, що небезпечні вантажі, що підлягають перевезенню, допущені до перевезення відповідно до ВОПІГ; упевнитися в тому, що вся інформація, запропонована у ВОПІГ, що стосується небезпечних вантажів, що підлягають перевезенню, була надана відправником вантажу перед перевезенням, що запропонована документація знаходиться на борту судна; візуально впевнитись у тому, що судно та вантаж не мають явних дефектів, не протікають і не мають тріщин, належним чином обладнані тощо; упевнитись у наявності другого засобу для евакуації з судна у разі виникнення надзвичайної ситуації, якщо берегова установка не обладнана другим необхідним засобом для евакуації; перевірити, чи не перевантажені судна понад норму; надати перевізнику необхідні письмові інструкції та впевнитись у тому, що вказане обладнання знаходиться на судні; - упевнитись у тому, що виконані приписи щодо сигналізації судна; упевнитись у тому, що під час навантаження, перевезення, вивантаження та будь-яких інших операцій з небезпечними вантажами у трюмах або у вантажних танках дотримано особливих розпоряджень.

Стівідор виконує такі обов'язки: передає небезпечні вантажі перевізнику лише в тому випадку, якщо їх допущено до перевезення відповідно до ВОПІГ; під час передачі до перевезення упакованих небезпечних вантажів або порожньої неочищеної тари перевіряє тару на відсутність пошкоджень; при завантаженні небезпечних вантажів на судно, транспортний засіб, вагон або великий або малий контейнер дотримується спеціальних вимог щодо навантаження та обробки вантажів; після завантаження небезпечних вантажів у контейнер виконує вимоги щодо нанесення маркування, що вказує на безпеку; при завантаженні упаковок дотримується заборони щодо завантаження звичайних спільно з небезпечними, які вже перебувають на судні, у транспортному засобі, вагоні або великому контейнері, а також вимоги щодо відділення продуктів харчування, інших предметів споживання; засвідчується, що берегова установка обладнана одним або двома засобами для евакуації з судна у разі виникнення надзвичайної ситуації.

Крім документів, передбачених іншими правилами щодо небезпечних вантажів, на борту судна мають бути такі документи: а) свідоцтво про допущення судна, що підтверджує, що судно пройшло огляд та відповідає цим правилам; б) транспортні документи, передбачені розділом 5 цієї угоди, на всі небезпечні вантажі, що знаходяться на борту судна; с) письмові інструкції. Для надання допомоги у разі аварії чи надзвичайної ситуації, які можуть мати місце або виникнути під

час перевезення, у рубанні у легкодоступному місці повинні бути письмові інструкції, складені за затвердженою формою. d) примірник ВОППГ з останнім варіантом доданих до нього Правил; e) свідоцтво про перевірку надійності ізоляції електроустаткування; f) свідоцтво про перевірку пожежних рукавів; g) журнал для реєстрації результатів усіх необхідних вимірів; Крім цих документів, на борту суховантажних суден повинні бути: а) вантажний план; б) свідоцтво про володіння спеціальними знаннями в галузі ВОППГ; с) для суден, що відповідають додатковим вимогам, які застосовуються до суден з подвійним корпусом: План боротьби за живучість судна; документи, що стосуються стійкості непошкодженого судна, а також всіх умов стійкості непошкодженого судна, що бралися до уваги при розрахунку аварійної стійкості, складені у зрозумілій судоводію формі; Свідоцтво класифікаційного суспільства; d) свідоцтва про перевірку стаціонарних систем пожежогасіння.

На повітряному транспорті перевезення небезпечних вантажів регламентується Технічними інструкціями перевезення небезпечних вантажів повітрям ІКАО і Правилами перевезення небезпечних вантажів ІАТА [2].

Технічні інструкції видаються Міжнародною організацією цивільної авіації і містять всі докладні інструкції, необхідні для безпечного міжнародного перевезення небезпечних вантажів повітрям. Однак, окремі авіакомпанії посилюють вимоги Технічних інструкцій ІКАО. З огляду на це, положення Правил перевезення небезпечних вантажів, що публікуються Міжнародною асоціацією повітряного транспорту, містять і вирізняються великою кількістю більшої кількості заборон і обмежень.

Основними міжнародними угодами щодо перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом є:

- Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів залізницею (RID) (додаток 1 до додатка С «Єдині правила міжнародного перевезення залізницею» до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КЗТІФ));

- Правила перевезень небезпечних вантажів Додаток 2 до Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМГС);

- Правила перевезення небезпечних вантажів залізницями, з урахуванням усіх змін і доповнень, погоджених на нараді уповноважених представників залізничних адміністрацій (Протокол від 17-18 березня 2009 року). Ці правила поширюються на перевезення небезпечних вантажів

- Правила перевезень рідких вантажів наливом у вагонах-цистернах і вагонах бункерного типу для перевезення нафтобітуму, узгоджені на нараді уповноважених представників залізничних адміністрацій (Протокол від 17-18 березня 2009 року).

Регламент Конвенції КОТІФ застосовується до:

- міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів, що здійснюються територією держав-членів,

- перевезень, на додаток до залізничного перевезення, щодо яких діють Єдині правові приписи ЦІМ, за умови дотримання міжнародних приписів, що визначають здійснення перевезень іншим способом транспорту, Небезпечні вантажі, виключені з перевезення, не повинні бути предметом міжнародного перевезення.

Винятки можуть бути передбачені лише в тих випадках, коли характер перевезень небезпечних вантажів або пакування гарантують безпеку перевезення.

Кожна держава-член зберігає за собою право регламентувати або забороняти міжнародне перевезення небезпечних вантажів своєю територією і з інших причин, ніж забезпечення безпеки під час перевезення.

Перевезення, до яких застосовується цей Регламент, залишаються під дією національних або міжнародних приписів, що застосовуються загалом до залізничного перевезення вантажів.

Небезпечні вантажі можуть перевозитися тільки у вантажних поїздах, за винятком:

- небезпечних вантажів, що допускаються до перевезення згідно з Додатком, дотримуючись при цьому відповідних максимальних кількостей та особливих умов перевезення в інших поїздах, ніж вантажні поїзди;

- небезпечних вантажів, що перевозяться на особливих умовах, зазначених у Додатку, як ручна поклажа, багаж або на автомобільних транспортних засобах. Пасажир не може брати із собою небезпечні вантажі як ручну поклажу, багаж або в автомобільних транспортних засобах, якщо вони не відповідають особливим умовам Доповнення.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, скорочено СМГС – міжнародна угода про пряме вантажне сполучення між станціями, які відкриті для вантажних операцій у внутрішньому залізничному сполученні країн, залізниці яких беруть участь у цій угоді.

Основна мета СМГС – створення єдиного регламенту в питаннях, пов'язаних з укладенням міжнародного договору перевезення, змістом взаємних прав та обов'язків сторін договору, результатом його невиконання та врегулювання претензій внаслідок цього, а також правами й обов'язками особи, на користь якої здійснювали перевезення (тобто одержувача вантажу). Цей документ має бути взято за основу комерційних і юридичних відносин, зокрема й під час перевезення небезпечних вантажів.

Обов'язок дотримуватися постанов СМГС стосується не тільки залізниць, які його уклали, а й кожної залізниці, що бере участь у цьому перевезенні та бере участь у СМГС. Положеннями СМГС прямо передбачено обов'язок залізниць перевозити вантажі, занесені до плану перевезень дорогою відправлення, та обов'язок вантажоодержувача прийняти вантаж, що прибув на його адресу. При цьому норми про порядок відповідно технології та безпеки СМГС не містять, вважаючи це сферою внутрішнього законодавства країн-учасниць.

Умови перевезень у СМГС імперативні і не можуть бути змінені ні угодами залізниць, ні за домовленістю між учасниками договору перевезення. До предметів, які за угодою допускаються до транспортування з дотриманням особливих умов, належать: залізничний рухомий склад, великовагові, довгомірні та негабаритні вантажі, небезпечні вантажі за особливим переліком і деякі інші. Для великовагових, негабаритних і довгомірних вантажів СМГС наказує попереднє узгодження умов перевезень. Можливо, аналогічна умова доцільна щодо перевезень небезпечних вантажів, зокрема морських.

Порядок навантаження і відправлення вантажів визначається правилами дороги відправлення. З окремих питань розроблено загальні для всіх правила, наприклад, вимоги до тари, маркування; уніфіковані норми передбачено також для навантаження і кріплення вантажів на відкритих платформах.

Згідно зі статтями СМГС перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюється між усіма станціями, відкритими для вантажних операцій у внутрішніх сполученнях.

Перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні оформляються документом єдиного зразка – це накладна СМГС.

У разі транзитного сполучення за транспортування залізницями країни відправлення і країни призначення плата стягується також за окремими внутрішніми тарифами для цих доріг, а для транзитних доріг третіх країн - за спеціальними транзитними тарифами.

Важливо зазначити, що провізні платежі і штрафи під час транспортування дорогами країни відправлення і країни призначення обчислюються в місцевій валюті. За перевалку вантажів у вагон для колії іншої ширини або перестановку колісних пар вагонів на прикордонних станціях стягуються додаткові збори. Якщо ці операції здійснює дорога призначення, такі збори визначаються за її внутрішнім тарифом, а в інших випадках - за ставками транзитних тарифів.

Щоб організації зовнішньоекономічного комплексу мали інформацію про рух своїх товарів, на прикордонних станціях виписують і відправляють на їхню адресу експортні та імпорتنі сповіщення. Експортне сповіщення інформує про відправлення експортного вантажу за кордон; імпорتنє сповіщення слугує свідченням про відправлення вантажу, що надійшов, одержувачу. Підготовкою і розсилкою цих документів займаються транспортно-експедиторські контори залізничних станцій.

Як відомо, безпеку морського транспорту регламентують Міжнародні морські конвенції, основними з яких є:

- СОЛАС 74.
- МАРПОЛ 73/78.
- Кодекс безпечного перевезення твердих навалочних вантажів (BC Code). Цей кодекс включено в доповнення до Кодексу IMDG.
- Міжнародний кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (IBC Code).
- Кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом (BCH Code).
- Міжнародний кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (IGC Code).

– Кодекс побудови та обладнання суден, що перевозять скраплені гази наливом (Gas Code), вимоги якого застосовуються до нових газозовів.

– Кодекс для існуючих суден, що перевозять скраплені гази наливом (EGC).

– Міжнародне керівництво з безпеки для нафтоналивних суден і терміналів (ISGOTT).

Глава VII СОЛАС 74 містить загальні вимоги, що висуваються до перевезення небезпечних вантажів на морських судах, і містить 7 невеликих правил, у яких даються посилання на IMDG кодекс.

Безпосередній стосунок до проблеми небезпечних вантажів має конвенція MARPOL 73/78, яка визначає як загальні вимоги щодо запобігання забрудненню моря різними забруднювачами, так і конкретні вимоги до конструкції та обладнання танкерів і контролю за скиданням нафти в море.

Конвенція МАРПОЛ 73/78 має 6 Додатків, кожен з яких визначає вимоги щодо запобігання забрудненню довкілля тим чи іншим видом забруднювача.

Так само як і VII глава СОЛАС 74, Додаток III до МАРПОЛ 73/78 містить у собі сім правил, у яких у стислій формі сформульовано основні вимоги щодо запобігання забрудненню довкілля шкідливими речовинами, що перевозяться в пакуванні, з посиланнями на вимоги IMDG кодексу. Зверніть увагу, в СОЛАС 74 використовується термін небезпечні вантажі (Dangerous goods), а в конвенції МАРПОЛ 73/78 використовується термін шкідливі речовини (Harmful substances), що призводить до деякої плутанини, якщо використовувати роз'яснення термінів, наведені у відповідних конвенціях.

Висновки. Підсумовуючи викладене вище, слід виділити низку пропозицій, спрямованих на вдосконалення правового регулювання та підвищення безпеки перевезень небезпечних вантажів на території: 1) дієва імплементація в Україні міжнародних договорів щодо перевезення небезпечних вантажів морським, внутрішнім водним, залізничним та автомобільним транспортом; 2) адаптація нормативних актів України, які регламентують опрацювання небезпечних вантажів у портах нормам Європейського Союзу; 3) розробка Правил оформлення перевізних документів та порядку документообігу під час перевалки та зберігання небезпечних вантажів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Робота, виконана групами експертів: Результати і пріоритети переглянута рекомендація № 11 питання документації при міжнародних перевезення небезпечних вантажів. URL: <http://www.singlewindow.org/docs/177?lang=ukr>.
2. Правила перевезення небезпечних вантажів URL: <https://marline.com.ua/pravila-perevozhki-opasnykh-gruzov>.
3. Міжнародні угоди у сфері перевезення небезпечних вантажів. URL: <http://cyscap.com.ua/mizhнародne-zakonodavstvo/>.
4. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань організації спеціального навчання працівників дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ міністерство внутрішніх справ України від 21.07.2022 № 449. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0949-22#Text>.
5. Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України: Наказ міністерство інфраструктури України від 04.04.2017 № 126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0556-17#Text>.
6. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. Про приєднання до Конвенції див. Постанову від 21.09.93 КМ N 773. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text.
7. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. Про приєднання до Конвенції див. Закон N 464/96-ВР від 01.11.96. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text.