

РОЗДІЛ 11. МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.96:656.615:656.073.436

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.5.31>

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА ТА ОСОБЛИВОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ У ПОРТАХ (МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

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. Транспортна логістика та особливості обслуговування небезпечних вантажів у портах (міжнародно-правовий аспект).

Значний за номенклатурою та обсяг нормативних і рекомендаційних актів, що прагне до всеохоплюючої дії, розроблений і розробляється на міжнародному, регіональних (ЄС) та національних рівнях, свідчить про постійно зростаючу актуальність питання, пошуки його системного вирішення щодо всього транспортного комплексу, що обслуговує світову торгівлю.

Враховуючи географічне положення та плановану інтеграцію до європейської транспортної системи, Україна зобов'язана створити нормативно-правову базу з перевезень небезпечних вантажів, що відповідають міжнародним стандартам та вимогам ЄС. Особливо важлива для транспортного комплексу України портова складова транспортування (перевалка та зберігання, взаємодія різних видів транспорту), оскільки в даний час порти як логістичні центри стали не тільки транспортними вузлами, а й основними складовими морського транспорту, на частку якого припадає більша частина міжнародних перевезень.

Таким чином, системоутворюючими напрямками досліджень, що проводяться, повинні стати:

– уніфікація правил перевезення небезпечних вантажів у європейських та інших країнах, що торгують з ними;

– уніфікація правил управління безпечними умовами перевезень різних видів транспорту;

– прив'язка нормативів, що розробляються, до специфічних умов портової діяльності.

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 імплементації у регіональні норми та національні транспортні законодавчі масиви.

Стивідорні компанії, що здійснюють перевалку небезпечні вантажі та експлуатують гідротехнічні споруди, причали, накопичувальні майданчики для робіт з небезпечні вантажі повинні мати ліцензію на вантажно-розвантажувальну діяльність стосовно небезпечних вантажів у морських портах та ліцензію на експлуатацію вибухонебезпечних виробничих об'єктів (небезпечних виробничих об'єктів, на яких одержуються) використовуються, утворюються, зберігаються, транспортуються, знищуються речовини, здатні утворювати вибухонебезпечні суміші при взаємодії з киснем або один з одним (горючі гази, легкозаймісті та горючі рідини, пилетворні речовини), твердофазні та рідкофазні речовини, здатні до спонтанного розкладання з вибухом).

Ключові слова: небезпечні вантажі, конвенції та угоди, різні види транспорту, імплементація, порт, портові операції.

Balobanov O.O., Dopilka V.O. Transport logistics and features of handling dangerous goods in ports (international legal aspect).

Significant in terms of nomenclature and volume of normative and recommendatory acts, striving for comprehensive action, developed and being developed at the international, regional (EU) and national levels, testifies to the ever-increasing relevance of the issue, the search for its systematic solution in relation to the entire transport complex serving world trade .

Taking into account the geographical location and the planned integration into the European transport system, Ukraine is obliged to create a regulatory framework for the transportation of dangerous goods that meets international standards and EU requirements. The port component of transportation (transshipment and storage, interaction of different types of transport) is especially important for the transport complex of Ukraine, since currently ports as logistics centers have become not only transport hubs, but also the main components of maritime transport, which accounts for the majority of international transportation.

Thus, the system-forming directions of the ongoing research should become:

– unification of the rules for the transportation of dangerous goods in European and other countries that trade with them;

– unification of rules for managing safe conditions of transportation of various types of transport;

– tying of the regulations being developed to the specific conditions of port activity.

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 modes of transport, and international organizations that ensure their development and promote their implementation into regional norms and national transport legislation.

Stevedoring companies carrying out the transshipment of dangerous goods and operating hydrotechnical structures, piers, storage sites for work on dangerous goods must have a license for loading and unloading activities in relation to dangerous goods in sea ports and a license for the operation of explosive production facilities (dangerous production facilities at which they are obtained) are used, formed, stored, transported, destroyed substances capable of forming explosive mixtures when interacting with oxygen or with each other (flammable gases, flammable and combustible liquids, dust-forming substances), solid-phase and liquid-phase substances capable of spontaneous decomposition with explosion).

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

Постановка проблеми. Транспортна логістика в портах відіграє ключову роль у забезпеченні міжнародної торгівлі та глобальних ланцюгів постачання. Особливого значення набуває питання обслуговування небезпечних вантажів, що вимагає дотримання суворих міжнародних стандартів безпеки, спеціальних процедур handling та відповідного правового регулювання. В умовах зростання обсягів перевезень небезпечних вантажів морським транспортом актуалізується потреба в удосконаленні правових механізмів забезпечення безпеки портових операцій та мінімізації ризиків для людей і довкілля.

Міжнародно-правове регулювання поведінки з небезпечними вантажами у портах базується на низці міжнародних конвенцій, кодексів та рекомендацій, зокрема Міжнародному кодексі морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) та інших документах ІМО. При цьому особливої уваги потребує гармонізація національного законодавства з міжнародними стандартами та впровадження ефективних механізмів контролю за дотриманням встановлених вимог у портовій галузі.

Метою дослідження є комплексний аналіз міжнародно-правового регулювання транспортної логістики та особливостей обслуговування небезпечних вантажів у портах, визначення основних проблем правозастосування та розробка пропозицій щодо вдосконалення правових механізмів забезпечення безпеки портових операцій з небезпечними вантажами.

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

Виклад основного матеріалу. Логістичний процес є багатоаспектний, це ж притаманно нормам і правилам, що його забезпечують. Не тільки перевезення включаються до логістики, але й супутні операції в логістичному ланцюгу (перевалка на терміналах, зберігання, сервіс з обслуговування, тощо).

Багатоаспектність полягає і в тому, що самі перевезення здійснюються різними видами транспорту, товар/вантаж опиняється в різних умовах. Сам товар/вантаж має особливості, в т.ч. небезпечні. Тому і нормування щодо їх обробки має бути особливим.

Рекомендації щодо практики безпечної обробки небезпечних вантажів у портах були вперше затверджені ІМВ у листопаді 1973 року [1].

Подальший розвиток нових методів та технологій берегових та суднових операцій, а також бажаність зробити ці рекомендації всеосяжними змушували неодноразово переглядати та оновлювати їх. На сьогодні діють рекомендації MSC.1/Circ.1216 від 26 лютого 2007 р. [3].

Вони приведені у відповідність до відповідних міжнародних норм і правил перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту.

Наявність небезпечних зон портів слід контролювати, щоб забезпечити загальну безпеку та безпеку в цьому районі, утримання вантажів, безпеку всіх осіб у межах або поблизу території порту, а також захист навколишнього середовища.

Безпека життя на морі та безпеки судна, вантажу, а також його екіпажу в порту безпосередньо пов'язані з турботою, яка застосовується до небезпечних вантажів до навантаження або розвантаження, та під час їх обробки.

Ці рекомендації зводяться до небезпечних вантажів, що знаходяться в районі порту в межах транспортного кола. Ці рекомендації не поширюються на небезпечні речовини, які використовуються в портовій зоні або для загального зберігання в районі порту, але уряди можуть побажати контролювати таке використання та зберігання національними правовими вимогами.

Важливою передумовою для безпечного транспортування та обробки небезпечних вантажів є їхня належна ідентифікація, локалізація, упаковка, маркування, інформаційні табло та документація.

Загальний транспортний ланцюг включає і територію і акваторію порту, і регіони відкритого моря. Необхідно, щоб заходи щодо безпеки застосовувалися всіма сторонами, що беруть участь у транспортних процесах, включаючи кінцевого вантажоодержувача. Належна увага має приділятися питанням взаємодії з різними видами транспорту.

Теоретичною базою комплексної системи забезпечення безпеки під час обробки небезпечних вантажів має стати методологія ризик-менеджменту, викладена у серії міжнародних стандартів ISO 31000.

Безпека перевезення та обробки небезпечних вантажів насамперед залежить від правильного та точного виконання правил транспортування та обробки таких вантажів, чого неможливо досягти без запровадження ефективної системи підготовки, підвищення кваліфікації та сертифікації персоналу, який бере участь у цих процесах.

Дослідження, проведені контролюючими органами багатьох країн, вказали на необхідність приділяти першочергову увагу питанням практичної підготовки фахівців (навчання, тренінги).

ІМО прийняла протягом багатьох років низку міжнародно визнаних кодексів та посібників, які мають безпосереднє відношення до безпеки перевезень небезпечних вантажів та які можуть бути цінними джерелами інформації у розвитку національних правових вимог [6, 7].

Органам державної влади слід забезпечити, щоб національні правові вимоги щодо транспортування та обробки небезпечних вантажів були у максимально можливій мірі сумісні з міжнародними нормативно-правовими актами.

Уряди повинні координувати роботу з різними організаціями щодо запобігання інцидентам безпеки, що стосуються морського перевезення та обробки в портах небезпечних, та шкідливих вантажів, у тому числі екологічно небезпечних речовин та відходів.

Регулюючий орган повинен чітко позначити ділянки території порту (пристані, трубопроводи, вантажні склади, майданчики для штабелювання контейнерів, вантажні термінали, залізничні колії та ін.), які безпосередньо беруть участь у обробці чи зберіганні небезпечних вантажів.

Усі небезпечні вантажі, що надходять до порту автомагістралями, залізницею, баржами або суднами, повинні за упаковкою, маркуванням відповідати вимогам відповідних нормативно-правових актів. Національні вимоги щодо обробки небезпечних вантажів у портах повинні бути адекватними, щоб захистити населення та довкілля вздовж транспортного ланцюга, включаючи

обробку на початку або в кінці транспортного ланцюга та під час змін виду транспорту. Це стосується всіх типів небезпечних вантажів.

У портах, як місцях, де відбувається обмін між видами транспорту, повинні застосовуватися вимоги до всіх відповідних видів транспорту. Крім того, на території порту можуть регламентуватися вимоги національного законодавства щодо захисту навколишнього середовища, запобігання забруднення, будівельні норми та правила тощо.

Національні нормативні акти повинні встановити загальні правові вимоги, що висуваються до проєктованих нових та експлуатованих об'єктів шляхом їх модернізації [8].

При плануванні нових чи модернізації існуючих об'єктів у районі порту такі чинники мають бути розглянуті:

- заходи щодо захисту здоров'я та безпеки людей, майна та навколишнього середовища;
- види оброблюваних небезпечних вантажів;
- інші небезпечні об'єкти на околицях;
- щільність населення у аналізованій області;
- Простота евакуації або інших заходів, які можуть бути вжиті у разі аварії;
- аварійні служби та процедури;
- можливість та ймовірність нещасного випадку та вплив його на здоров'я людини, стан майна та навколишнього середовища, залежно від видів оброблюваних небезпечних вантажів;
- надання ремонтних та очисних споруд для суден та вантажних транспортних одиниць; а також відповідність вимогам МАРПОЛ 73/78 щодо приймальних споруд.

На території порту доцільно виділяти небезпечні вантажні райони, що складаються з окремих ділянок з усіма необхідними зручностями, що відповідають безпеці, що походить від вантажів, які оброблятимуться або зберігатимуться. У разі потреби ці засоби повинні включати окрему систему вентиляції, каналізації, пожежостійкі стіни, стелі тощо [8].

Кількість і тип небезпечних вантажних областей варіюватиметься від порту до порту залежно від обсягу та виду вантажів, оброблених у ньому. У деяких портах може бути достатнім мати спеціальні відкриті ділянки, які обгороджені або чітко позначені.

Небезпечні вантажні райони повинні, де це можливо, бути розташовані так, що управління та/або персонал безпеки міг тримати їх під постійним наглядом. Інакше слід використовувати систему сигналізації.

Простір для обробки небезпечних вантажів повинен дозволяти проведення їх адекватної сегрегації відповідно до вимог відповідних нормативів.

Нормативним документом повинні встановлюватися уявні вимоги щодо підготовки, підвищення кваліфікації та сертифікації для кожного з посадових осіб, які беруть участь у обробці небезпечних вантажів на території порту.

Організації, які беруть участь у обробці небезпечних вантажів або виконують нагляд за їх транспортуванням та зберіганням, повинні гарантувати, що їх персонал отримав належну підготовку, відповідно до своїх обов'язків.

Відповідальність за рівнем підготовки спеціалістів несе керівництво відповідних компаній.

Безпечні процедури обробки небезпечних вантажів повинні базуватися на кількісній оцінці ризиків, виконаній за затвердженою контролюючим органом методикою.

Як правило, прийнято вважати, що більшість аварій пов'язані з людським фактором. Цей фактор обов'язково має братися до уваги при розрахунку ризиків.

Спеціалізована підготовка питань обробки небезпечних вантажів має включати вивчення таких тем:

- класифікація небезпечних вантажів та можливі способи їх транспортування;
- пакування небезпечних вантажів;
- маркування небезпечних вантажів;
- декодування вантажних транспортних одиниць;
- підготовка транспортних документів для небезпечних вантажів;
- надання небезпечних вантажів для перевезення;
- отримання небезпечних вантажів;
- розробка плану навантаження/вивантаження небезпечних вантажів;
- технологія навантаження/вивантаження небезпечних вантажів на судно;
- очищення вантажних відсіків судна після перевезення небезпечних вантажів.

Кожна посадова особа повинна пройти підготовку з безпечного перевезення та оброблення небезпечних вантажів, порівнянню з його обов'язками. Метою навчання має стати ознайомлення із загальними небезпеками відповідних небезпечних вантажів та юридичних вимог. Така підготовка повинна включати опис типів і класів небезпечних вантажів; маркування, упаковки, сегрегації та сумісності вимог; зміст транспортних документів; та опис наявних документів реагування на надзвичайні ситуації [7].

Спеціалізована підготовка. Кожна людина має отримати детальну підготовку з приводу конкретних вимог до транспортних засобів та обробки небезпечних вантажів, які застосовуються до функцій, які він виконує:

- методи та процедури для запобігання нещасним випадкам;
- необхідна інформація реагування на надзвичайні ситуації та як на неї реагувати;
- загальні небезпеки різних типів та класів небезпечних вантажів, та заходи щодо запобігання впливу небезпек,
- захисний одяг та обладнання;
- безпосередні процедури, які необхідно дотримуватися у разі ненавмисного вивільнення небезпечних вантажів, у тому числі будь-яких надзвичайних ситуаціях.

Курс підготовки посадова особа повинна проходити при прийнятті на роботу та періодично повторюватися (доповнюватися). Записи всіх навчань та тренінгів з техніки безпеки повинні фіксуватися роботодавцем.

Навчання заходам безпеки для персоналу, який має обов'язки щодо обробки та перевезення небезпечних вантажів, повинні відповідати їх відповідальності та обов'язкам відповідно до положень плану охорони портового засобу (розділ А/2.1.5 Кодексу ОСПЗ).

Спеціальні заходи щодо підвищення безпеки під час обробки небезпечних вантажів у портах повинні повністю відповідати вимогам глави XI Конвенції СОЛАС, Кодексу ОСПЗ, Конвенції МКМПОГ [3, 5].

Компетентні органи повинні розглянути питання щодо розробки відповідних положень щодо обробки небезпечних вантажів у портах, пов'язаних з безпекою, на основі теорії ризиків.

Регулюючий орган повинен забезпечити постійне оновлення та осучаснення нормативних вимог щодо обробки небезпечних вантажів у портах. Цілком можливо, що різні вимоги будуть включені до різних нормативних актів, контроль за дотриманням яких знаходиться у віданні двох або більше органів, що регулюють. У таких випадках необхідно організувати узгодженість юридичних вимог між собою та призначення органу, який організує узгодженість дій між владою.

Щоб бути ефективними важливо, щоб правові вимоги застосовувалися послідовно відповідно до правової системи держави. Стратегія дотримання норм з боку регулюючих органів має включати вибіркові перевірки.

Для більш точного виконання вимог безпеки при обробці небезпечних вантажів у портах, їх основні правила повинні бути відображені у Зводі звичаїв порту та Обов'язкових Постановах щодо порту та враховувати специфіку та види небезпечних вантажів, що підлягають обробці у конкретному порту.

Регулюючий орган повинен розглянути та усунути протиріччя між законами та підзаконними актами для того, щоб можливу плутанину за дотримання правил обробки небезпечних вантажів у різних портах звести до мінімуму.

Для осіб з обов'язками відповідно до правових вимог необхідно проводити наради, круглі столи, консультації з метою уніфікувати підходи до виконання вимог безпеки. Крім того, регулюючий орган повинен бути готовий надати поради та консультації щодо юридичних вимог за потреби безпосередньо учасникам транспортного процесу.

Портова влада повинна здійснювати контроль за рухом суден, інших транспортних засобів та вантажів на території та акваторії порту і їм необхідно створити систему для отримання попереднього повідомлення та умови, за яких небезпечні вантажі можуть увійти до зони відповідальності порту.

Порт не повинен пред'являти жодних обмежень на класи чи кількість небезпечних вантажів, які можуть бути оброблені в порту. У визначенні будь-яких таких обмежень портова влада повинна брати до уваги лише відповідні вимоги регулюючого органу.

Особливу увагу слід приділяти потребам суден із небезпечними вантажами, щоб увійти до зони порту у зв'язку з форс-мажорними обставинами (погода чи інша крайня потреба). При цьому необхідно мінімізувати ризики для інших суден, берегових приміщень та споруд та ін.

Міжнародний характер судноплавства означає, що кораблі відвідують безліч портів у багатьох країнах. Значні відмінності у правових вимогах, що стосуються небезпечних вантажів у дорозі між різними портами і країнами можуть призвести до виникнення плутанини, непорозумінь та небезпечних ситуацій.

Наскільки це можливо, тому юридичні вимоги портів у межах країни, портів різних країн мають бути узгоджені. Найкраще це зробити, ґрунтуючись на міжнародних правових нормативах та рекомендаціях. Місцеві правила або нормативи повинні бути зведені до мінімуму і повинні мати справу лише з місцевими специфічними для цього порту питаннями. Вони мають не дублювати, або бути несумісними з національними правовими вимогами. Такі підзаконні акти можуть включати навігаційні вимоги, пов'язані з обставинами конкретного порту.

Управління порту має вжити заходів щодо належної підготовки персоналу для забезпечення дотримання національних правових вимог. Управління порту має в межах своєї відповідальності, розвивати, підтримувати, публікувати та використовувати на практиці, у разі потреби, плани реагування на надзвичайні ситуації, що виникають при обробці небезпечних вантажів у районі порту.

Цей план повинен включати надзвичайні ситуації, які пов'язані або можуть включати обробку небезпечних вантажів. Аварійний план має бути сумісним з будь-якою місцевою схемою з надзвичайних ситуацій та аварійними планами будь-яких прилеглих приміщень, з якими він може перекриватися та будь-які інші відповідальні органи можуть бути залучені до таких надзвичайних ситуацій.

Аварійний план має задовольнити усі надзвичайні ситуації, які можуть статися. На додаток до розгляду надзвичайних ситуацій, які можуть статися під час нормальної роботи порту, портова влада має розглянути зовнішні надзвичайні ситуації, які можуть вплинути на небезпечні вантажі в районі порту. Вони можуть включати захід суден, що зазнають лиха, що перевозять небезпечні вантажі, які зазвичай не обробляються в порту, надзвичайні ситуації в прилеглих приміщеннях і надзвичайні ситуації за участю інших видів транспорту.

Портові оператори та вантажовласники несуть основну відповідальність за проведення робіт з обробки небезпечних вантажів, при забезпеченні захисту здоров'я та безпеки їх співробітників та інших осіб, які можуть бути порушені операціями.

У багатьох випадках, особливо при інтермодальних перевезеннях, вимоги різних міжнародних документів будуть перекриватися саме в порту. У таких випадках обов'язки також перекриватимуться і співпраця між менеджерами різних підприємств матиме важливе значення для того, щоб необхідні стандарти здоров'я та безпеки зберігалися.

Портові оператори та вантажовласники повинні враховувати ризики, пов'язані з діяльністю в портових районах та врахувати їх при розробці безпечних операційних процедур.

Оператор причалу та вантажовласник надає інформацію портовій владі про навчання своїх працівників безпечним процедурам обробки небезпечних вантажів.

Успішне управління безпекою включає:

- створення чіткої політики у галузі здоров'я та безпеки, що повною мірою відповідає мінімальним стандартам, викладеним у національних та місцевих юридичних вимогах у відповідних випадках;

- складання реалістичних та безпечних операційних процедур та стандартів;

- організацію та навчання співробітників для реалізації процедур;

- Проведення постійних перевірок фактичного виконання вимог безпеки;

- періодичний аудит та контроль системи управління безпекою при обробці небезпечних вантажів у порту.

Висновки. Підсумовуючи викладене вище, слід виділити низку пропозицій, спрямованих на вдосконалення правового регулювання та підвищення безпеки обробки небезпечних вантажів на території та акваторії портів України:

- Адаптація нормативних актів України, які регламентують обробку небезпечних вантажів у портах нормам Європейського Союзу, включаючи Директиву 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів.

- Внести зміни та доповнення до Законів України (Кодекс торговельного мореплавання, Закону про порти), інших підзаконних актів щодо особливостей обробки небезпечних вантажів у портах.

- Розробити Положення про обробку небезпечних вантажів у порту з урахуванням вимог організації безпечної обробки небезпечних вантажів усіма видами транспорту та розгляду порту як логістичного центру під час інтермодальних перевезень.

- Внести коригування до Зводу звичаїв портів та Обов’язкових постанов щодо портів з урахуванням специфіки перевалки та зберігання небезпечних вантажів різних типів у цьому порту.
- Розробка Положення про обробку небезпечних вантажів у кожному порту з урахуванням взаємодії різних видів транспорту при забезпеченні логістичної схеми з центром у порту та особливостей технологічних процесів, що реалізуються.
- Розробка Правил оформлення перевізних документів та порядку документообігу під час перевалки та зберігання небезпечних вантажів.
- Розробка ліцензійних умов портових операторів (стивідорських компаній), які працюють із небезпечними вантажами.
- Доповнення супутньої нормативно-правової бази (Закон про страхування, Закон про пожежну безпеку та ін) вимогами, що враховують особливість обробки небезпечних вантажів у портах.
- Перегляд системи підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та сертифікації спеціалістів з обробки небезпечних вантажів; розробка навчальних планів та програм навчання.
- Підготовка програм та проведення тренінгів спеціалістів аварійно-рятувальних служб з ліквідації наслідків інцидентів з небезпечними вантажами.

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-perevozki-opasnykh-gruzov/>.
3. Міжнародні угоди у сфері перевезення небезпечних вантажів. URL: <http://cysap.com.ua/mizhnarodne-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.
8. Кодекс торгового мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. // *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 47.
9. Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник УНУ*. 2019. Вип. 24. Ч. 1. С. 131–135. 5. Морська доктрина України на період до 2035 року. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>.
10. Манаєнко І.М., Просяник І.В. Особливості зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 18. Ч. 3. С. 11–14.
11. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів, з поправками 33-06. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1335-14#Text>.