

**CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME
SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA
REGION**

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-30>

**LEGAL SUPPORT FOR ENVIRONMENTAL SAFETY
IN UKRAINIAN SEAPORTS IN THE CONTEXT
OF INTERNATIONAL STANDARDS AND EUROPEAN
INTEGRATION COMMITMENTS**

**ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ
СТАНДАРТІВ І ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ**

Balobanov Alexander Olegovich

*PhD in Law, Associate Professor,
Professor at the Department of National
and International Law
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

**Балобанов Олександр
Олегович**

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри національного
та міжнародного права
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Dopilka Vladislav Oleksiyovych

*PhD in Law,
Associate Professor at the Department
of National and International Law
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

**Допілка Владислав
Олексійович**

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри національного
та міжнародного права
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Система міжнародного морського вантажоперевезення і перевалки у портах супроводжується значними екологічними ризиками, особливо коли мова йде про небезпечні вантажі – хімікати, нафтопродукти, радіоактивні речовини, вибухові матеріали тощо.

В останні роки в Україні спостерігається активне оновлення правового поля у сфері перевезення небезпечних вантажів морським транспортом. Зокрема, у 2024–2025 рр. внесено зміни до Ліцензійних

умов провадження діяльності з перевезення небезпечних вантажів морським транспортом (постанова КМУ № 1186) та оновлено підхід до контролю за безпекою перевезень наказом Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту № 386 від 13 грудня 2024 р. [2, с. 45–53].

На національному рівні правове регулювання доповнено низкою змін, спрямованих на гармонізацію з вимогами ЄС. Постановою КМУ № 1186 (у редакції 2024 р.) уточнено процедуру ліцензування перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом, а наказом Морської адміністрації № 386 (2024 р.) оновлено склад та повноваження ліцензійної комісії. Ці зміни мають на меті посилення державного нагляду та зниження екологічних ризиків у портах [3, с. 202–205].

Україна, як країна-кандидат на членство в ЄС, зобов'язана інтегрувати вимоги Європейського Зеленого курсу у свою транспортну політику. Одночасно, як держава-член Міжнародної морської організації (ІМО), вона має дотримуватися Конвенції МАРПОЛ 73/78, яка є ключовим інструментом запобігання забрудненню моря [1; 8].

Конвенція МАРПОЛ 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) є найважливішим міжнародним документом у сфері захисту морського середовища. Вона складається з шести додатків, три з яких безпосередньо стосуються небезпечних вантажів. Саме Додаток III прямо посилається на IMDG Code (Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів), який з 2004 року має обов'язковий характер для всіх країн-учасниць Конвенції СОЛАС-74, до яких належить і Україна [4; 9].

Важливо зазначити термінологічну різницю: СОЛАС використовує поняття «небезпечні вантажі» (dangerous goods) – з акцентом на безпеку людей і судна; МАРПОЛ – «шкідливі речовини» (harmful substances) – з акцентом на екологічні наслідки [8]. Ця дуальність вимагає комплексного підходу: перевезення одного й того самого вантажу (наприклад, пестицидів) може регулюватися одночасно двома конвенціями [6].

У воєнний період, коли інфраструктура морських портів, як логістичних центрів стає потенційною ціллю, а логістичні маршрути змінюються, питання екологічної безпеки набуває стратегічного значення [4, с. 206–212]. Морські порти – це не лише транспортні вузли, а й екологічно небезпечні об'єкти, де зосереджені великі обсяги небезпечних речовин. У воєнний період ризики зростають: пошкодження інфраструктури (резервуари, трубопроводи, причали) може призвести до масштабних розливів; зміна маршрутів збільшує навантаження на певні порти, які можуть бути не готові до обробки великих партій небезпечних вантажів; недостатність технічних засобів для локалізації

аварій: відсутність сучасних сорбентів, плавучих бонових загороджень, мобільних станцій нейтралізації.

Оновлення ліцензійних вимог у 2024–2025 рр. передбачає не лише перевірку технічного стану суден, а й контроль за дотриманням екологічних стандартів під час перевалки небезпечних вантажів. Це відповідає європейській практиці інтегрованого екологічного нагляду в морських портах.

Незважаючи на ратифікацію ключових міжнародних угод, Україна не імплементувала їх у повному обсязі наприклад IMDG Code в національному праві недостатньо імплементований [9].

Закон «Про морські порти України» (2012) не містить жодного положення про небезпечні вантажі, хоча прямо передбачає забезпечення «безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури» (ст. 15). Відсутні чіткі правила портової діяльності: як приймати небезпечні вантажі з боку моря чи суші; як зберігати їх на терміналах; як реагувати на аварії.

Це створює правову невизначеність роботи портових операторів, а також ускладнює роботу контролюючих органів.

Європейський Зелений курс (European Green Deal) встановлює амбітні цілі щодо декарбонізації транспорту, зменшення забруднення та переходу до циркулярної економіки. Для України це означає: необхідність гармонізації з Директивою 2008/68/ЄС про внутрішнє перевезення небезпечних вантажів [10, с. 41]. Український транспорт не зможе повноцінно інтегруватися в європейську транспортну мережу, а її порти – отримувати статус «зелених хабів».

Пропонуються такі заходи:

- Продовження імплементації IMDG Code [12].
- Доповнення Закону «Про морські порти України» окремою статтею «Екологічна безпека при обробці небезпечних вантажів», яка б регулювала: вимоги до терміналів; порядок приймання/відправлення вантажів; відповідальність операторів за аварії.
- Впровадження ISGOTT (Міжнародного посібника з безпеки для нафтових танкерів і терміналів) як обов'язкового стандарту для нафтоперевалки.
- Розробка спільних планів ПЛАЗ (вдосконалення типових планів локалізації аварійного забруднення) за участю АМПУ, портових операторів, ДСНС, місцевої влади. Цифровізація: електронні декларації небезпечних вантажів; інтеграція з системою AIS для моніторингу суден; автоматичне сповіщення про ризики на основі штучного інтелекту.

Для їх мінімізації ризиків необхідно спільно: імплементувати IMDG Code та МАРПОЛ; створити сучасну правову екологічну базу для

портової діяльності; інтегрувати вимоги Зеленого курсу ЄС. Доцільно враховувати останні зміни у законодавстві (постанова КМУ № 1186 від 23.12.2015 р. у чинній редакції 2024 р., наказ Морської адміністрації № 386 від 13.12.2024 р.), які деталізують вимоги до ліцензування перевезення небезпечних вантажів морським транспортом.

Тільки так Україна зможе перетворити свої морські порти з потенційних джерел екологічних загроз на безпечні, екологічно відповідні логістичні центри європейського рівня.

Література:

1. Circ/1216. Guidelines for the development of port facility security plans for dangerous goods : ІМО, 2004.

2. Балобанов А. О. Науково-практична характеристика міжнародно-правових документів щодо транспортування небезпечних вантажів морським транспортом. *Вісник Одеського національного морського університету*. 2021. № 2. С. 45–53.

3. Балобанов О. О., Допілка В. О. Особливості правового регулювання перевезення небезпечних вантажів. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету, Серія : Право*. 2024. № 85, ч. 4. С. 202–208.

4. Балобанов О. О., Допілка В. О. транспортна логістика та особливості обслуговування небезпечних вантажів. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету, Серія : Право*. 2024. № 85 ч. 5. С. 206–212.

5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.

6. Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74) : укладена в Лондоні 1 листоп. 1974 р. URL: <https://imo.org>

7. Мельник Т. І. Правові засади екологічної безпеки при морських перевезеннях небезпечних вантажів. *Юридичний вісник*. 2023. № 4. С. 38–44.

8. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78) : укладена в Лондоні 2 листоп. 1973 р. URL: <https://imo.org>

9. Міжнародний морський кодекс з перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) : вид. 41–22. Лондон : ІМО, 2023. 2 т.