

**Аналітична записка**  
**з питань порівняльного законодавства щодо закордонного досвіду**  
**регулювання діяльності служби капітана морського порту в контексті**  
**імплементатії положень Директиви Європейського Парламенту та Ради**  
**2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту\***

*Анотація.* В аналітичній записці представлено аналіз нормативно-правового регулювання діяльності служби капітана морського порту в контексті імплементатії положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту. Проаналізовано досвід функціонування системи контролю безпеки судноплавства в морських портах з боку держави на прикладі Великої Британії, Нідерландів, Португалії, Іспанії, Франції, Естонії.

*Ключові слова:* торговельне мореплавство, безпека судноплавства, конвенції Міжнародної морської організації, Директива 2009/16/ЄС, морський порт, контроль держави морського порту, служба капітана морського порту.

## **Вступ**

Міжнародний правовий режим у сфері торговельного мореплавства вимагає від України забезпечення виконання зобов'язань, взятих Україною за конвенціями Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, ІМО), насамперед Конвенції ООН з морського права 1982 року в частині обов'язків держави порту щодо безпеки судноплавства, а також імплементатії національного законодавства до законодавства ЄС на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію)<sup>1</sup> у сфері торговельного мореплавства, зокрема в частині зобов'язань стосовно здійснення контролю безпеки судноплавства державою порту, у тому числі приєднання до деяких міжнародних договорів, а також здійснення організаційних заходів щодо реорганізації служб капітанів морських портів (пункт 1848 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, який втратив чинність у зв'язку із затвердженням Кабінетом Міністрів України 01 квітня 2026 року Національної програми адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС)).

На виконання пункту 1848 згаданого Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію Кабінетом Міністрів України було подано на розгляд Верховної Ради України проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх

---

<sup>1</sup> Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Ратифіковано із заявою Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text)

водних шляхах» (реєстр. № 14344 від 30.12.2025) (далі – законопроект)<sup>2</sup>. Як зазначено в пояснювальній записці до законопроекту, потребують врегулювання положення щодо: «уточнення статусу капітана морського порту, наділення його повноваженнями, як провідного організатора у забезпеченні безпеки судноплавства на відведеній йому морській акваторії, що відповідає сучасним підходам до цього ключового інституту у даній сфері»; «розподіл повноважень та функцій начальника морського порту (на чолі адміністрації морського порту) і капітана морського порту (на чолі служби капітана морського порту); уточнення функцій, що безпосередньо виконує державне підприємство «Адміністрація морських портів України».

З метою пошуку оптимального підходу для напрацювання пропозицій щодо удосконалення законодавчого регулювання діяльності капітана морського порту та його служби, а також з огляду на взяті Україною зобов'язання на шляху до ЄС пропонується, звернувшись в якості прикладів, до аналізу національного законодавства та правозастосовної практики кожної із вищеназваних європейських держав, дослідити досвід та кращі практики в забезпеченні організації та функціонування системи контролю безпеки судноплавства в морських портах держав.

### **Основна частина**

Міжнародно-правовими документами, що направлені на регулювання питань у досліджуваній сфері є: конвенції Міжнародної морської організації (ІМО), Паризький меморандум (Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (Paris MOU)), підписаний 26 січня 1982 року (нараховує 27 держав-членів і має статус міжнародної адміністративної угоди між портовою владою), а також прийняті з метою їх імплементації акти *acquis* ЄС, зокрема Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту (далі – Директива 2009/16/ЄС).

Згідно з преамбулою Директиви 2009/16/ЄС головними принципами, на яких базуються її норми, є:

➤ гармонізований підхід до ефективного забезпечення дотримання міжнародних стандартів державами-членами стосовно суден, що плавають у водах під їхньою юрисдикцією та використовують їхні порти, для уникнення викривлення конкуренції;

➤ ефективна система контролю державою порту повинна забезпечити регулярні перевірки всіх суден, що заходять у порти та на якірні стоянки в межах співтовариства. Інспекція повинна зосереджуватися на перевірках неякісних суден, тоді як до якісних суден, тобто тих, що мають задовільні записи про інспекційні перевірки або плавають під прапором держави, що дотримується добровільної схеми аудиту держав-членів Міжнародної морської організації (ІМО), повинні бути

---

<sup>2</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах від 30.12.2025 № 14344. Картка законопроекту. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/59445>

застосовані менш часті інспекції. Зокрема, з цією метою держави-члени зобов'язані надавати загальний пріоритет суднам, що мають задовільні інспекційні перевірки та застосовувати більш часті перевірки до суден з високим ступенем ризику;

➤ система інспекцій, створена цією Директивою, враховує роботу, виконану в рамках Паризького меморандуму. Оскільки будь-які зміни, що виникають в результаті Паризького меморандуму, повинні бути узгоджені на рівні держав-членів, перш ніж вони будуть застосовані в межах ЄС, слід встановити та підтримувати тісну координацію між ЄС та Паризьким меморандумом, щоб сприяти максимально можливому зближенню;

➤ правила та процедури інспекцій державного портового контролю, включаючи критерії затримання суден, слід гармонізувати для забезпечення послідовної ефективності в усіх портах, що також суттєво зменшить вибіркоче використання певних портів призначення для уникнення мережі належного контролю;

➤ органи влади та інспектори, залучені до діяльності з контролю державою порту, не повинні мати конфлікту інтересів із портом інспекції або суднами, що інспектуються, або пов'язаних із ними інтересів. Інспектори повинні мати належну кваліфікацію та проходити відповідну підготовку для підтримки та підвищення своєї компетентності у проведенні інспекцій. Держави-члени повинні співпрацювати у розробці та просуванні гармонізованої схеми для навчання та оцінки компетенцій інспекторів;

➤ система контролю державою порту, створена відповідно до цієї Директиви, повинна бути впроваджена в один і той самий день у всіх державах-членах. У цьому контексті Європейська Комісія повинна вживати відповідних підготовчих заходів, включаючи тестування бази даних інспекцій та проведення навчання інспекторів.

Огляд законодавчого закріплення щодо контролю безпеки судноплавства державою порту згідно з Директивою 2009/16/ЄС, а також основних конвенцій ІМО, на які є посилання в ній, а також інших *acquis* ЄС, представлено нижче (Таблиця 1).

*Таблиця 1*

№	Назва акта	Зміст норм
1.	Директива 2009/16/ЄС	Стаття 1. Мета (с) система контролю державою порту, що базується на інспекціях, що проводяться в межах ЄС та регіону Паризького меморандуму про взаєморозуміння, з метою інспекції всіх суден проводиться з частотою, що залежить від їхнього профілю ризику, при цьому судна, що становлять підвищений ризик, підлягають більш детальній інспекції, що проводиться частіше. ... Стаття 2. Визначення термінів:

(8) «Інспектор» – це службовець державного сектору або інша особа, належним чином уповноважена компетентним органом держави-члена проводити інспекції державного портового контролю та підзвітний цьому компетентному органу.

(9) «Компетентний орган» – морський орган, відповідальний за контроль держави порту відповідно до цієї Директиви.

...

Стаття 4. Повноваження щодо інспекції:

(2) Держави-члени повинні підтримувати відповідні компетентні органи, яким призначається необхідна кількість персоналу, зокрема кваліфікованих інспекторів, для інспектування суден, наприклад, шляхом найму, та повинні вживати належних заходів для забезпечення виконання інспекторами своїх обов'язків, як це передбачено цією Директивою, і, зокрема, їхньої доступності для проведення інспекцій, що вимагаються відповідно до цієї Директиви.

...

Стаття 22

Професійний профіль інспекторів:

1. Інспекції проводяться лише інспекторами, які відповідають кваліфікаційним критеріям, зазначеним у Додатку XI, та які уповноважені компетентним органом здійснювати контроль держави порту.

2. Якщо компетентний орган держави порту не може забезпечити необхідну професійну експертизу, інспектору цього компетентного органу може допомогти будь-яка особа, яка має необхідну експертизу.

4. Кожен інспектор повинен мати особистий документ у формі посвідчення особи, виданого його компетентним органом відповідно до Директиви Європейської Комісії 96/40/ЄС від 25 червня 1996 року, що встановлює спільний зразок посвідчення особи для інспекторів, які здійснюють контроль державою порту.

3. Компетентний орган, інспектори, які здійснюють контроль державою порту, та особи, які їм допомагають, не повинні мати комерційного інтересу ні в порту інспекції, ні в суднах, що інспектуються, а також не повинні бути найняті неурядовими організаціями, які видають статутні та класифікаційні сертифікати або проводять огляди, необхідні для видачі цих сертифікатів суднам, або виконувати роботу від їхнього імені.

5. Держави-члени забезпечують перевірку компетентності інспекторів та їхньої відповідності мінімальним критеріям, зазначеним у Додатку XI, перед

		<p>тим, як уповноважити їх проводити інспекції, та періодично після цього з урахуванням програми навчання, зазначеної у пункті 7.</p> <p>6. Держави-члени забезпечують, щоб інспектори отримали відповідну підготовку щодо змін у системі контролю державою порту, що застосовується у ЄС, як це встановлено цією Директивою та поправками до конвенцій.</p> <p>7. У співпраці з державами-членами Європейська Комісія розробляє та просуває гармонізовану схему для держав-членів щодо навчання та оцінки компетентності інспекторів портового державного контролю державами-членами.</p>
2.	Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року	<p>D. Національні комітети сприяння</p> <p>7.12 Рекомендована практика.</p> <p>Кожен уряд, що підписав відповідний договір, повинен створити: Національний комітет зі сприяння виконанню формальностей на морському транспорті або аналогічний національний координаційний орган з метою сприяння прийняття та здійснення заходів щодо полегшення виконання державних формальностей агентства, установи та інших організацій, пов'язаних із різними аспектами міжнародного морського судноплавства або відповідальних за них, портових адміністрацій, портових структур і терміналів</p>
3.	Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року	<p>Стаття 21. Контроль.</p> <p>(1) Судна, що мають посвідчення, видане згідно зі статтею 16 чи статтею 17, знаходячись в портах інших держав, мають проходити контроль, який здійснюється офіційними особами, належним чином уповноваженими цими урядами. Уряди держав забезпечують проведення такого контролю, коли він є доцільним і практично здійсненим, з метою перевірки наявності на борту судна чинного посвідчення, виданого згідно з цією Конвенцією.</p>
4.	Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року	<p>Стаття 12. Контроль</p> <p>1) Судно, що плаває під прапором держави-члена, підлягає в інших портах держав-членів перевірці, що здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими урядами цих держав.</p>
5.	Кодекс по здійсненню документів Міжнародної морської організації далі – (Кодекс III), прийнятий Резолюцією ІМО А.1070(28)	<p>Частина 4 – Держави порту.</p> <p>55) Держава порту повинна забезпечити, щоб її законодавство, керівні принципи та процедури встановлювалися для послідовної реалізації та перевірки її прав, обов'язків і відповідальності, що містяться у відповідних міжнародних документах, стороною яких вона є.</p>

6.	<p>Регламент (ЄС) № 1406/2002 Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року про створення Європейського агентства з морської безпеки</p>	<p>Стаття 2</p> <p>Агентство виконує такі завдання, зокрема допомагає Європейській Комісії:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) в ефективному впровадженні законодавства ЄС щодо безпеки на морі та запобігання забрудненню суднами по всьому ЄС;</li> <li>2) контролювати загальне функціонування режиму контролю державою порту ЄС, що може включати візити до держав-членів, та пропонувати Комісії будь-які можливі покращення в цій галузі;</li> <li>3) надавати Європейській Комісії технічну допомогу, необхідну для участі в роботі технічних органів Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту;</li> <li>4) організовувати, де це доречно, відповідні навчальні заходи у сферах, що входять до компетенції держави порту та держави прапора.</li> </ol>
7.	<p>Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд</p>	<p>Преамбула.</p> <p>(11) Відповідна держава-член повинна призначити «компетентний орган з питань морської безпеки», відповідальний за координацію, впровадження та моніторинг застосування заходів безпеки, викладених у цьому Регламенті, оскільки вони застосовуються до суден та портових споруд. Цей орган повинен вимагати від кожного судна, яке має намір зайти до порту, заздалегідь надавати інформацію щодо його міжнародного сертифіката безпеки судна та рівнів безпеки, на яких воно працює та працювало раніше, а також будь-яку іншу практичну інформацію щодо безпеки.</p> <p>Стаття 8</p> <p>Перевірка безпеки в портах держав-членів:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Перевірка сертифікатів, як визначено у пункті 1.1 Правила 9 (Контроль суден у порту) спеціальних заходів щодо посилення морської безпеки Конвенції SOLAS, здійснюється в порту або компетентним органом з питань морської безпеки, визначеним у статті 2(7) цього Правила, або інспекторами, визначеними у статті 2(5) Директиви 2009/16/ЄС</li> </ol>

З вищенаведеного огляду слід констатувати, що правова регламентація інституту капітанів портів та служб капітанів портів в законодавстві ЄС, визначається насамперед Директивою 2009/16/ЄС, а також включає в себе норми міжнародного права та законодавства ЄС, яким керуються держави-члени.

Серед зобов'язань, взятих на себе Україною щодо *Acquis communautaire* в сфері транспорту та морської політики, передбачається внесення змін до національного законодавства України, зокрема імплементації Директиви 2009/16/ЄС у регулюванні морського і внутрішнього водного транспорту, що відображені в законопроекті. Цей

законопроект, як зазначено в пояснювальній записці до нього<sup>3</sup>, має на меті внесення відповідних змін щодо регулювання безпеки судноплавства, портового нагляду, охорони суден і портових об'єктів, а також усунення адміністративних бар'єрів і дублювання компетенцій. Крім того, означений законопроект розроблено відповідно до вимог положень Угоди про асоціацію, Плану для Ukraine Facility 2024-2027, та інших актів *acquis* ЄС<sup>4</sup>. Шляхом порівняльного аналізу в цьому аналітичному огляді зарубіжного досвіду здійснено порівняння основних положень правової регламентації функціонування, фінансування, призначення посадових осіб служб капітанів портів з охопленням питань державно-владних повноважень капітана морського порту у межах портової адміністрації як суб'єкта господарювання, ймовірного конфлікту інтересів у функціоналі капітана морського порту, наявність застосування норм Директиви 2009/16/ЄС.

Одним із основних завдань законопроекту є питання імплементації Директиви 2009/16/ЄС, зокрема щодо відповідності норм законопроекту, яку можна відобразити наступним чином. Норми Директиви 2009/16/ЄС як такі, що не імplementовані в законопроекті, а саме: положення, якими визначаються зобов'язання щодо здійснення перевірок, викладені в статтях 5-7 Директиви 2009/16/ЄС; положення щодо оскарження та апеляційних звернень, визначені статтями 18 та 20 Директиви 2009/16/ЄС; положення щодо публікації переліку компаній з низькими та дуже низькими показниками виконання зобов'язань згідно з вимогами статті 27 Директиви 2009/16/ЄС, а також положенням щодо обов'язку передачі даних відповідно до моніторингу її впровадження, визначені статтею 29 Директиви 2009/16/ЄС та Додатком XIV до Директиви 2009/16/ЄС. Серед норм, якими частково імplementовано положення Директиви 2009/16/ЄС, на наш погляд, можна вважати вимоги, визначені статтею 16 Директиви 2009/16/ЄС та Додатку VIII щодо заходів із відмови в доступі, що стосуються певних суден; положення статті 22 та 15 Директиви 2009/16/ЄС та Додатків XI та VI до Директиви 2009/16/ЄС щодо вимог до інспекторів; положення статті 23 Директиви 2009/16/ЄС щодо звітів лоцманів і портових органів; положення статті 24 Директиви 2009/16/ЄС та Додатку XII до Директиви 2009/16/ЄС щодо баз даних про результати перевірок; положення статті 26 Директиви 2009/16/ЄС та Додатку XIII до Директиви 2009/16/ЄС щодо опублікування інформації; положення статті 28 Директиви 2009/16/ЄС щодо відшкодування витрат, пов'язаних з інспекцією та перевітками.

---

<sup>3</sup> Пояснювальна записка до проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах від 30.12.2025 № 14344. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/pubFile/3246915>

<sup>4</sup> Довідка щодо відповідності зобов'язанням України у європейській інтеграції та праву Європейського Союзу (*acquis* ЄС) проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах». *Міністерство розвитку громад та територій України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/pubFile/3246910>

## ***Велика Британія***

Правова регламентація організації служби капітана морського порту в морських портах Великої Британії визначається в національному законодавстві, зокрема положеннями Кодексу безпеки портів та морських споруд від 2025 року (Кодекс)<sup>5</sup> та Закону про порти, доки та пристані від 1847 року (Закон про порти)<sup>6</sup>, а також Закону про порти 1964 року (Закон про порти (Північна Ірландія) 1970 року)<sup>7</sup>, Закону про небезпечні судна<sup>8</sup>, Закону про лоцманів<sup>9</sup>, Закону про торговельне мореплавство 1995 року<sup>10</sup>.

Згідно із законодавством Великої Британії до інституту капітана морського порту відносяться такі посадові особи, як начальник порту, начальник доку, начальник пристані (включаючи їх помічників), що призначаються відповідно до закону та визначені як «відповідальні особи» (пункт 1.2 Кодексу), відповідно до обсягу покладених на них повноважень. Визначені повноваження, серед іншого, передбачають індивідуальну та колективну відповідальність за безпеку на морі, зокрема ці повноваження можуть визначатися в залежності від рівня порту (статусу порту), пропускнуї спроможності чи інших умов діяльності порту (пункт 3.6 Кодексу). У відповідності з пунктом 4.3 Кодексу обов'язки щодо забезпечення безпеки на морі повинні бути узгоджені із загальними та спеціальними повноваженнями відповідальних посадових осіб таким чином, щоб організація капітана порту була спроможною до виконання покладених на неї обов'язків.

Крім того, нормою пункту 4.4. Кодексу також визначено, що згідно з місцевим та національним законодавством більшість портових адміністрацій мають повноваження та обов'язки щодо управління рухом суден у межах своїх можливостей. У контексті управління рухом суден закріплено вимогу щодо необхідності обов'язкового створення окремої Служби руху суден для підтримання безпеки на морі.

Відповідно до пунктів 2.1, 2.2 Кодексу усі адміністрації зобов'язані призначити відповідальну особу (посадову особу служби капітана порту) за наявності в неї відповідної кваліфікації. За змістом норми пункту 1.4 Кодексу така відповідальна особа, серед іншого, наділена повноваженнями призначати компетентних осіб для управління безпекою на морі та передбачає наявність відповідних навичок для виконання нею обов'язків щодо забезпечення безпеки на морі. Відповідно до пункту 1.5 Кодексу визначено, що деякі адміністрації мають право призначати капітана порту з правом наділення відповідними повноваженнями професійних посадових осіб щодо здійснення експлуатації портових споруд. Згідно з пунктом 1.7 Кодексу така посадова

<sup>5</sup> Ports & Marine Facilities Safety Code. April 2025.

URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67fd175bed87b81608546666/port-marine-safety-code.pdf>

<sup>6</sup> Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/10-11/27>

<sup>7</sup> Harbours Act (Northern Ireland) 1970. URL: <https://www.legislation.gov.uk/apni/1970/1>

<sup>8</sup> Dangerous Vessels Act 1985. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/22/contents>

<sup>9</sup> Pilotage Act 1987. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/contents>

<sup>10</sup> Merchant Shipping Act 1995. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>

особа служби капітана порту може бути наділена наступними повноваженнями, серед яких: повноваження керувати суднами для забезпечення безпечного судноплавства; ефективний контроль руху суден, що мають на борту небезпечні речовини (такі, що містять ризики забруднення); надання лоцманських послуг, в разі необхідності, також здійснюються з метою забезпечення безпеки; належного управління системами безпечної навігації.

Згідно зі змістом пункту 4.16 Кодексу капітан порту, як правило, також має повноваження регулювати час та спосіб входу, виходу та іншого руху суден у акваторії порту. Крім вище означеного, пунктом 4.1 Кодексу викладено дискреційну норму щодо призначення капітана порту, відповідно до якої адміністрація порту має повноваження призначати капітана порту в межах внутрішнього локального регулювання. Капітан порту (або визначена посадова особа) чи адміністрація порту несе щоденну відповідальність за управління та безпечне функціонування судноплавства та іншої морської діяльності в черговому режимі, керуючись нормами торговельного мореплавства. Відповідно до пункту 6.11 Кодексу адміністрації порту, які не мають статутних повноважень призначати капітана порту, мають забезпечити наявність такої штатної посадової особи з відповідними повноваженнями та обсягом відповідальності (до прикладу, еквівалентній посаді управляючого морського судноплавства).

Крім норм, визначених Кодексом, згідно зі статтею 52 Закону про порти капітани портів, начальники доків або причалів мають наступні повноваження, перелік яких не є вичерпним, а саме: регулювання часу та порядку входу, виходу або стоянки будь-якого судна в порту, доці або на причалі, а також у межах встановлених обмежень щодо положення судна, його швартування або відшвартування, розміщення та виведення під час перебування в порту; регулювання положення, в якому будь-яке судно здійснює завантаження або розвантаження вантажу, посадку чи висадку пасажирів, а також приймання або вивантаження баласту в межах або на території порту, доку чи причалу; регулювання способу, у який будь-яке судно, що входить до гавані або доку чи підходить до причалу, має бути демонтоване, як для безпеки такого судна, так і для запобігання шкоді іншим суднам, а також порту, доку чи причалу та їхнім швартовним засобам; видалення непридатних до експлуатації суден та інших перешкод із гавані, доку чи причалу та підтримання їх у вільному стані; регулювання кількості баласту або мертвого вантажу в трюмі, яку кожне судно, що перебуває в гавані, доці чи біля причалу, повинно мати під час вивантаження свого вантажу або після його завершення; регулювання кількості баластних вод або дедвейту в трюмі, яку кожне судно в порту повинно мати під час доставки вантажу або після його вивантаження; вчинення будь-яких інших дій будь-яким чином, що стосується місцезнаходження митних органів в порту, що не суперечать закону, або будь-яким положенням.

Серед інших повноважень, встановлених нормами Закону про порти, капітан порту має право: усувати будь-які перешкоди для навігації й безпечної експлуатації

порту, доку або пристані, зокрема піднімати та вилучати уламки, затонулі предмети, інші перешкоди й навіть плавучу деревину, що заважає судноплавству (стаття 56 Закону про порти); видавати розпорядження прибрати з акваторії непридатні до плавання судна, а у разі бездіяльності власника – організувати їх примусове переміщення та стягнути за це витрати (стаття 57 Закону про порти); у межах акваторії порту, доку, пристані або окремо встановлених меж, має право розпоряджатися розташуванням, швартуванням, розшвартуванням, переміщенням і постановленням суден, навіть із правом перерізати канати чи ланцюги, якщо судно не виконує його вказівок, причому до такого втручання він повинен забезпечити достатню охорону судна, якщо на борту нікого немає (ст. 58 Закону про порти); перед входом до порту або доку судно має бути розукомплектоване таким чином, як цього вимагає капітан порту, а у разі невиконання вимог капітана порту застосовувати заходи впливу (стаття 59 Закону про порти); вимагати належного кріплення суден швартовами, а також забороняти перебування суден біля входу до порту без дозволу капітана порту (статті 61, 63 Закону про порти); в разі необхідності ремонту, очищення або поглиблення гавані, організувати вивільнення території з місця розташування суден і здійснювати їх примусове переміщення (за потреби) (статті 64-65 Закону про порти); після розвантаження судна контролювати швидке звільнення місця в гавані та примусово відводити судно в інше місце, якщо судно не прибрано вчасно (стаття 66 Закону про порти); вивільнення території пристаней і причалів від товарів (вантажів) після дозволеного строку та, у разі несплати витрат, здійснювати їх продаж для покриття витрат порту (стаття 68 Закону про порти); здійснювати протипожежний контроль (у частині здійснення повноважень з безпеки), водночас вимагаючи усунення легкозаймистих матеріалів, забезпечення їх охорони вночі, забороняти небезпечне поводження з вогнем і навіть входячи на судно для пошуку та гасіння вогню або світла, що суперечать правилам, а у разі їх порушення накладати штраф (статті 69-72 Закону про порти). Відповідно до статті 83 Закону про порти адміністрація порту може час від часу видавати підзаконні акти для регулювання та ефективного здійснення повноважень, наданих капітану порту. До прикладу, порт Саутгемптон, що є середнім по величині і об'ємах потужностей, розташований на островах Великої Британії, належить до структури управління Державного управління портів (Associated British Ports) (ABP)<sup>11</sup>. Як і інші морські порти, порт Саутгемптона, окрім Закону про порти та Кодексу, керується власним статутом, де, серед іншого, визначені повноваження капітана порту, його функції щодо забезпечення безпеки та здійснення контролю щодо навігації, швартування та обробки товарів і вантажів тощо. Таким чином, статути приймаються колегіальним органом, уповноваженим власником порту, тобто ABP (або його попереднім власником чи йому підвідомчим органом), зокрема відповідно до повноважень, отриманих згідно з Законом (ст. 83 Закону про порти). Для порту Саутгемптон основою правового регулювання є Статут

---

<sup>11</sup> Associated British Ports (ABP). URL: <https://www.abports.co.uk/marine-information-and-compliance/bye-laws/>

порту Саутгемптон від 2003 року (Статут)<sup>12</sup>, нормами якого охоплюється шість розділів, зокрема питання про навігацію суден, швартування та управління суднами, рух товарів і транспорту, загальні положення та санкції за порушення Статуту. Також на рівні державного регулювання Наказ про перегляд гавані порту Саутгемптон від 2025 року<sup>13</sup> надає портовому органу сучасні повноваження загального та спеціального напрямку й вносить окремі зміни до місцевого законодавства. Так, відповідно до положень Статуту, межі порту позначені на відповідній карті, доданий до Статуту, а правовий режим спрямований на безпечне та впорядковане функціонування порту. Нормами, зокрема, встановлено обов'язок капітана судна завчасно повідомляти капітана порту про прибуття, відхід або переміщення суден довжиною понад 20 метрів; заборонено входити до доків чи залишати їх без дозволу або всупереч вказівкам капітана порту; передбачено обмеження швидкості, правила проходження під мостами, користування фарватером, заборону на якірну стоянку у фарватері, на швартування до навігаційних знаків та інші обмеження, спрямовані на захист безпеки судноплавства. Таким чином, у порті Саутгемптон морське управління здійснюється капітаном порту, до структури підпорядкування якого входять гідрографічна служба, система навігації (служба руху суден VTS) та інші підрозділи, що забезпечують безпеку руху суден. Гідрографічна команда постійно відстежує батиметрію в межах порту, публікує місцеві карти й плани, передає дані до Гідрографічного управління Великої Британії та підтримує безпечні навігаційні глибини через спостереження і планування днопоглиблення.

### ***Нідерланди***

Правове регулювання і організація служби капітана морського порту та питання забезпечення безпеки в морських портах Королівства Нідерланди викладені в національному законодавстві, зокрема в Законі про судноплавство<sup>14</sup>, Законі про безпеку портів (НВW)<sup>15</sup>, Законі про запобігання забрудненню з суден (Wvvs)<sup>16</sup>, Законі про контроль державою порту<sup>17</sup>, Законі про муніципалітети<sup>18</sup>, а також з урахуванням норм Міжнародного кодексу судноплавства та портових споруд (ISPS)<sup>19</sup> та актів законодавства ЄС, зокрема Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу № 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту<sup>20</sup>, Регламенту (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31

<sup>12</sup> Southampton Harbour Byelaws 2003. URL: <https://www.abports.co.uk/media/g0xne1lr/southampton-harbour-bye-laws-2003.pdf>

<sup>13</sup> The Port of Southampton Harbour Revision Order 2025. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2025/198/made>

<sup>14</sup> Scheepvaartverkeerswet. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004364/2025-07-01>

<sup>15</sup> Havenbeveiligingswet. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0016991/2024-01-01>

<sup>16</sup> Wet voorkoming verontreiniging door schepen. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003642/2025-09-17>

<sup>17</sup> Wet havenstaatcontrole. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0008999/2025-09-17>

<sup>18</sup> Gemeentewet. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005416/2026-03-21>

<sup>19</sup> The International Ship and Port Facility (ISPS) Code. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx>

<sup>20</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року про контроль державою порту (Нова редакція). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/984\\_005-09#Text](https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/984_005-09#Text)

березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд<sup>21</sup>. Особливості правового регулювання, функції та повноваження адміністрації порту (капітана порту) викладені в місцевих актах законодавства, муніципалітети або оператори (портові компанії) встановлюють особливі (спеціальні) правила для конкретного порту. Зокрема, для портів Північного моря Нідерландів чинними актами регулювання є місцеві Правила порту Північного моря Нідерландів 2025 року<sup>22</sup>, затверджені рішенням Ради муніципалітету Борселе; для порту Амстердам діють норми Регламенту регіонального порту в районі каналу Північного моря 2023 року<sup>23</sup>, що затверджені Радою муніципалітету Заанстад; для порту Роттердам чинним є Положення про порт Роттердама 2020 року<sup>24</sup>, затверджене Радою муніципалітету Роттердам та інших муніципалітетів.

Адміністрація порту (наприклад, порту Роттердам або порту Північного моря) здійснює повноваження оператора або капітана морського порту. Інші повноваження, такі як розподіл причалів та забезпечення безпеки, виконуються оператором порту від імені уряду капітаном порту, відповідно до наданих муніципалітетам делегованих повноважень.

Відповідно до пункту «а» частини першої статті 2 Закону про судноплавство компетентними органами управління водними шляхами визначені: міністр інфраструктури та управління водними ресурсами, орган державної виконавчої влади провінції, мер та муніципальна рада, водночас також можуть створюватися спеціальні державні органи (спільний колегіальний орган) відповідно до пункту 1 статті 8 Закону про спільні домовленості<sup>25</sup>. Відповідно до пунктів 1, 2 статті 4b Закону про безпеку портів мер муніципалітету, в якому розташований порт або портова зона, є органом безпеки порту, а якщо порт або портова зона охоплює кілька муніципалітетів, відповідні органи безпеки порту можуть спільно призначити одну з них органом безпеки порту для відповідних портів та портових зон. Крім того, мер муніципалітету уповноважений видавати сертифікат безпеки порту, який є дійсним щонайбільше п'ять років (частини перша, друга статті 7 Закону про безпеку порту).

Загальне правове регулювання організації судноплавства на водних шляхах відноситься до компетенції міністра, а правила забезпечення безпеки та безперервного руху судноплавства, встановлення дозволів, обмежень визначаються рішеннями ради муніципалітету, територія якого охоплює розташування портів та акваторій водного простору (статті 4, 6, 8, 9 Закону про судноплавство). Контроль за безпекою судноплавства у портах, надання дозволів на заходження до портів та залишення їх меж суднами покладається на спеціальну посадову особу – капітана

<sup>21</sup> Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/725/oj/eng>

<sup>22</sup> Havenverordening North Sea Port Netherlands 2025. URL: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR739419>

<sup>23</sup> Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023. URL: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR713721>

<sup>24</sup> Havenverordening Rotterdam 2020. URL: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR636205>

<sup>25</sup> Wet gemeenschappelijke regelingen. URL: [https://wetten.overheid.nl/BWBR0003740/2025-02-12/#HoofdstukI\\_Afdeling2\\_Paragraaf1\\_Artikel8](https://wetten.overheid.nl/BWBR0003740/2025-02-12/#HoofdstukI_Afdeling2_Paragraaf1_Artikel8)

морського порту (Harbour Master) та очолювану ним службу – службу капітана морського порту (Harbour Master's Office). Капітан морського порту одночасно є уповноваженим представником державної влади і муніципалітету (його виконавчого органу). Так, до прикладу, повноваження керівника служби капітана морського порту Роттердама були передані такій посадовій особі урядом Нідерландів та муніципалітетом Роттердама, а також муніципалітетами Східама, Влардінгена, Дордрехта, Звейндрахта та Папендрехта<sup>26</sup>. Загалом норми Положення про порт Роттердама 2020 року (далі – Положення) спрямовані на сприяння належному управлінню портом, включаючи організацію (ефективне використання порту), безпеку і навколишнє середовище порту та його околиць, а також якість послуг у порту. Загальна адміністрація порту Роттердам керується також власним Статутом<sup>27</sup>. Згідно з пунктом 2.1 Положення виконавчий орган ради муніципалітету призначає капітана порту, який є керівником служби капітана порту, тобто його умовний апарат і структурні підрозділи, які також затверджуються радою муніципалітету. Сфера застосування Положення не обмежується водами, визначеними як територія порту, і поширюється на всі споруди та причальні конструкції, що належать до порту. Положенням унормовуються питаннями, виконання яких контролюється службою капітана порту, а саме: швартування, відшвартування суден, перевезення пасажирів водним транспортом, кріплення контейнерів на бортах морських суден, експлуатація буйкових прольотів або пальового швартування тощо. Згідно з частиною першою пункту 14 Положення визначено, що виконувати та дотримуватися встановлених ним правил зобов'язані усі визначені суб'єкти правового регулювання, а в разі їх порушення такі дії кваліфікуються як кримінальне правопорушення. Нормою частини третьої пункту 14 Положення визначено, що здійснювати контроль за дотриманням встановлених норм покладається на наступні категорії працівників: посадові особи, які працюють у відділі (підрозділі) капітана порту Havenbedrijf Rotterdam NV (за винятком тих, хто виконує конкретно визначені адміністративні обов'язки); посадові особи, яких призначено рішенням Ради муніципалітету. За змістом норми пункту 15d Положення визначено право стягнення спеціального портового збору, що сплачується до державного бюджету, ставка якого визначається актом міністерства інфраструктури та управління водними ресурсами. Однак, рада муніципалітету може встановлювати для яких саме портів та суден застосовується стягнення збору, а також встановлюються пільги щодо звільнення від сплати збору. Як зазначено на офіційному сайті порту Роттердам<sup>28</sup>, капітан порту сприяє підвищенню конкурентної позиції порту Роттердам, керуючи судноплавством якомога ефективніше. З цією метою він співпрацює з лоцманами, буксирними службами, човнярами та іншими

<sup>26</sup> Harbour Master. Port of Rotterdam. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/about-port-authority/our-organisation/harbour-master>

<sup>27</sup> Articles of Association. Port of Rotterdam. URL: [https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/Articles%20of%20Association%20Havenbedrijf%20Rotterdam%20NV%20-%204%20feb%202014\\_0.pdf](https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/Articles%20of%20Association%20Havenbedrijf%20Rotterdam%20NV%20-%204%20feb%202014_0.pdf)

<sup>28</sup> Harbour Master. Port of Rotterdam. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/about-port-authority/our-organisation/harbour-master>

партнерами в порту. Основними завданнями служби капітана порту Роттердам відповідно до структури є керівна функція спрямування підрозділів служби: координаційний центр гавані щодо контролю планування та доступу суден до порту; підрозділ операторів служби руху суден (два центри управління рухом), що контролює усі судна, які входять та виходять з порту Роттердама або проходять через нього, здійснює відстежування судна через радари та підтримує зв'язок; підрозділ патрульних катерів, судна РПА, що відповідають за інспектування та виконують функції правоохоронних органів на воді (здійснюють керування суднами та допомагають суднам у разі аварійних ситуацій); підрозділ інспекторів капітана порту, які перевіряють чи дотримуються судна правил судноплавства щодо навколишнього середовища та безпеки (у разі недотримання або вчинення небезпечних дій мають право вживати адміністративних або інших заходів). Зокрема, службою капітана порту здійснюються систематичні перевірки з метою з'ясування ступеня дотримання судноплавними компаніями та агентами встановлених законом зобов'язань щодо адміністративної звітності відповідно до встановлених капітаном порту стандартів Індексу безпеки навколишнього середовища (SEI). До служби капітана порту відносяться: підрозділ охорони здоров'я порту (капітан порту є членом портового управління охорони здоров'я), зокрема у випадку епідемій на борту, цей підрозділ консультує та керує суднами; підрозділ безпеки порту, головним відповідальним якого також є капітан порту. Адміністрації морських портів Нідерландів засновані на корпоративному підході у здійсненні управління портами як світовими логістичними хабами. Морський порт Роттердам функціонує у формі публічного акціонерного товариства закритого типу з відповідною корпоративною часткою порту приблизно на 70 %, яка належать до комунальної власності муніципалітету та близько 30 % – уряду Королівства Нідерланди<sup>29</sup>. Тобто, керівник служби капітана морського порту, служба якого входить як підрозділ до адміністрації порту, підзвітний та підконтрольний муніципалітетам і міністру інфраструктури та управління водними ресурсами, однак є штатним працівником адміністрації морського порту.

### **Франція**

Загальна основа правової регламентації організації служби капітана морського порту та забезпечення безпеки портів Франції визначена положеннями Кодексу морських портів Франції<sup>30</sup>, Транспортного кодексу Франції<sup>31</sup>, Спеціальних поліцейських правил в сфері судноплавства (RPP)<sup>32</sup>, Міжнародними правилами

<sup>29</sup> Our organisation. Port of Rotterdam. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/about-port-authority/our-organisation>

<sup>30</sup> Code des ports maritimes. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000006074233/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074233/)

<sup>31</sup> Code des transports. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000023086525/2026-04-05](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/2026-04-05)

<sup>32</sup> Règlement général de police de la navigation intérieure (RGPI). URL: [https://www.var.gouv.fr/contenu/telechargement/31563/211024/file/recueil\\_rgpni\\_2019\\_09.pdf](https://www.var.gouv.fr/contenu/telechargement/31563/211024/file/recueil_rgpni_2019_09.pdf)

запобігання зіткненню суден у морі<sup>33</sup>, Європейським кодексом внутрішніх водних шляхів (CEVNI)<sup>34</sup>, актами локального законодавства.

Служба капітанів портів у Франції структурована та здійснює свої повноваження через штатних портових інспекторів (державних службовців) та їхніх заступників, що працюють в офісах служби капітана порту для забезпечення безпеки, охорони та безперебійної експлуатації портових потужностей. Вони забезпечують дотримання правил (контроль водних шляхів, перевезення небезпечних вантажів) та управління портовими заходами, присутніми у великих морських портах та автономних портах. Відповідно до статті L5331-11 Транспортного кодексу портові інспектори та заступники портових інспекторів є посадовими особами державної служби, що забезпечують дотримання законів і правил, що стосуються патрулювання морських портів. Більше того, у разі серйозної або неминучої небезпеки, а також коли їхні накази не виконуються, портові інспектори мають право підніматися на борт судна або іншого плаваючого засобу для вжиття заходів, суворо необхідних для усунення небезпеки, чи негайно повідомляти територіального інспектора морської поліції. Крім служби капітана, частково повноваження щодо організації контролю та безпеки порту належать регіональному префекту, однак основна частина правового регулювання визначається місцевими портовими правилами. Згідно з пунктами 2, 3 статті R5341-5 Розділу IV Транспортного кодексу Франції регіональний префект після отримання обґрунтованого висновку від місцевої комісії визначає для кожного порту режим заходів та виходів суден з порту, їх частоту, будь-які інші більш обмежувальні заходи, необхідні для підтримки безпеки судноплавства в порту.

Капітан порту (офіцер порту) – є посадовою особою, відповідальною за керівництво, контроль та безпеку поточної діяльності в порту, включаючи рух суден, швартування та дотримання правил роботи порту. Капітан керує службою порту, що забезпечує належний внутрішній порядок функціонування та безпеку порту (Harbor-master) в структурі адміністрації порту. Морські порти поділяються на великі морські порти та річково-морські порти. Великі морські або внутрішні річково-морські порти перебувають під наглядом міністра, відповідального за морські порти, та підлягають загальному економічному та фінансовому контролю. Положення, що регулюють діяльність основних морських портів, застосовуються до основних річково-морських портів, з урахуванням спеціальних положень, розроблених з урахуванням їхніх особливостей (стаття R5312-1 Транспортного кодексу). Водночас за змістом статті R5311-1 Транспортного кодексу визначення меж морських портів як з боку моря, так і з боку суходолу здійснюється з урахуванням інтересів: держави в особі префектів портів, що перебувають під юрисдикцією держави; відповідних муніципальних органів влади або їх об'єднань в особі представника місцевого органу. Для портів, що перебувають під юрисдикцією місцевих органів влади та їх об'єднань (об'єднання

<sup>33</sup> Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 (COLREGs). URL: <https://www.imo.org/fr/about/conventions/pages/colreg.aspx>

<sup>34</sup> Code européen des voies de navigation intérieure. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-115r4f.pdf>

комун чи агломерацій), встановлені межі не можуть зачіпати державні землі, які не були передані відповідному місцевому органу влади або їх об'єднанню (спільному органу або органу агломерації), або які не були передані їм в управління.

Відповідно до статті R5312-12 Транспортного кодексу Франції призначення капітана служби великого морського порту відбувається відповідно до наказу міністра, до сфери діяльності та відповідальності якого віднесено морські порти, після консультації з міністром, відповідальним за економіку, та після отримання висновку голови регіональної ради (департаменту в межах юрисдикції головного офісу адміністрації порту). Призначення на посаду капітана служби річково-морського порту (автономного порту) відбувається шляхом видання спільного наказу міністрів, відповідальних за морські порти та економіку, після отримання висновку голів регіональних рад регіонів (ради департаменту), в межах місцезнаходження державної установи. Серед вимог щодо призначення особи на посаду керівника служби капітана обов'язковими є досвід роботи, пов'язаний із портами, морським або річковим судноплавством, транспортом, регіональною або національною економікою. Майно порту зі статусом великого морського порту є державним, а майно річково-морського порту може бути приватним або комунальним, крім майна, що належить до відання Консерваторії прибережних та озерних просторів, що має статус державного майна (стаття R5312-7 Транспортного кодексу).

Статтями D5341-11 – D5341-16 Транспортного кодексу Франції визначено основні повноваження капітана порту, серед яких: надання допомоги при посадці або висадці лоцмана у звичайному місці, процедури якої викладені в місцевих правилах порту із застосуванням наявних засобів для відстеження курсу судна, для зв'язку з судном, зв'язку з адміністрацією порту (або органом, призначеним військово-морським командуванням у військових портах); здійснення обов'язкового лоцманського супроводу шляхом повідомлення про ймовірний час свого прибуття за двадцять чотири години або не пізніше, коли воно відпливає з попереднього порту заходу; подання капітаном порту спеціальних сигналів лоцманові під час входу в зону, де передбачено обов'язковий супровід, та належний супровід його до прибуття безпосередньо до порту; координування зв'язку через виклики лоцмана будь-якими засобами зв'язку відповідно до процедур, викладених у навігаційних правилах, за винятком випадків реальної небезпеки, коли забороняється використовувати сигнали аварійної тривоги для виклику лоцмана; забезпечення повного сприяння і підтримки під час причалювання, посадки та висадки лоцмана та забезпечення його всіма необхідними засобами для доступу судна до порту в найкращих можливих умовах безпеки, зокрема і під час лоцманського супроводу судна; заповнення, підписання та надання лоцману інформаційного листа відповідно до типової форми-зразка, встановленого наказом міністра, відповідального за морські справи та надсилання цього листа до адміністрації порту після прибуття судна.

Нормою статті R 4241-2 Транспортного кодексу визначено, що загальне правове регулювання внутрішнього судноплавства (згідно з Загальними правилами

внутрішнього (RGPNI)) може бути доповнено, якщо це передбачено, спеціальними правилами судноплавства (RPP), виданими компетентним державним органом. Нормою статті також визначено, що такі спеціальні правила можуть відхилитися від загальних правил для тих частин естуаріїв, водних шляхів та каналів, розташованих у морських водах нижче за першу перешкоду судноплавних суден (стаття L5000-1 Транспортного кодексу).

Кожен французький порт має власні Спеціальні поліцейські правила (RPP), які часто називають «портовим кодексом». Цей документ затверджується регіональним префектом, в якому детально визначені місцеві правила, за дотримання яких відповідальним є капітан порту (стоянка на якір, швидкість, безпека, навколишнє середовище тощо). Згідно зі статтею R5312-1 у великому внутрішньому морському порту можуть бути створені регіональні дирекції під керівництвом заступника генерального директора.

До прикладу, автономний порт Марселя офіційно став великим морським портом Марселя з 2008 року. Відповідні зміни відбулись і в структурі управління портом, де для управління було утворено виконавчу раду (дирекцію), яка підзвітна і підконтрольна наглядовій раді порту. На схемі організаційного управління портом, розміщеній на офіційному сайті морського порту Марсель Фо (Marseille Fos)<sup>35</sup>, визначено керівну позицію капітана порту та служби капітана порту, а також зазначено, що роль управління капітана порту полягає в забезпеченні дотримання різних правил, які стосуються портових операцій та безпеки.

Організаційну структуру апарату служби капітана порту складають: водна поліція, зокрема в рамках системи руху суден (CPC); підрозділ безпеки, що здійснює контроль за небезпечними вантажами та контролю норм збереження портового середовища (дотримання екологічних норм); підрозділ з питань функціонування та збереження портової території і майна загального користування, зокрема швартування суден та захист портових споруд, питання безпеки порту.

Аналогічним чином сформовано порт Бордо, де за схемою структури управління порту<sup>36</sup> також визначено службу капітана. Особливістю правого та технічного регулювання є окремі правила для кожного з терміналів і місцеві правила поведінки на території порту, організації грузової перевалки та експедирування<sup>37</sup>.

### **Іспанія**

Правове регулювання діяльності капітана морського порту в Іспанії здійснюється відповідно до Закону про державні порти та торговельний флот, затвердженого Королівським законодавчим декретом 2/2011 від 5 вересня 2011 року (Закон)<sup>38</sup> і який скасовує Закон 27/1992 про державні порти та торговельний флот,

<sup>35</sup> Capitainerie & guide portuaire. Marseille Fos.- URL: <https://www.marseille-port.fr/capitainerie>

<sup>36</sup> Organigramme 01.2026 nominatif Sans Singles. URL: <https://www.bordeaux-port.fr/wp-content/uploads/Organigramme-01.2026-nominatif-SANS-SIGLES-1.pdf>

<sup>37</sup> Le Port de Bordeaux. URL: <https://www.bordeaux-port.fr/documentation-reglementaire/>

<sup>38</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. URL: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-16467>

Королівського указу № 638/2007 від 18 травня року 2007 року про діяльність морських капітаній та морських округів (Королівський Указ)<sup>39</sup>, Закону № 14/2014 від 24 липня про морське судноплавство<sup>40</sup>, Положення про організацію морського судноплавства, затвердженого Королівським указом 186/2023 від 21 березня 2023 року<sup>41</sup>, Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту<sup>42</sup>, Королівського указу 128/2022 від 15 лютого 2022 року про портові споруди, що приймають судноплавні відходи<sup>43</sup> та інших підзаконних нормативно-правових актів уповноважених міністерств.

Відповідно до частини першої статті 266 Закону визначено, що капітанії є «периферійними» (або мережевими) органами, що утворюються в портах або комплексах з кількох портів, де здійснюється належна організація навігаційної діяльності або де цього вимагають умови інтенсивності руху, безпеки на воді чи морської безпеки. Разом з тим процедура створення таких «периферійних» органів встановлюється на рівні урядових підзаконних нормативних актів.

Відповідно до статті 6 Королівського указу морські капітанії та морські округи підзвітні Міністерству громадських робіт через Генеральне управління торговельного флоту.

Частинами першою-третьою статті 9 Королівського указу визначено, що капітан порту відповідає за усі адміністративні одиниці, що безпосередньо підпорядковуються морській капітанії, а також за управління та координацію морських округів у межах своєї географічної юрисдикції; за загальним керівництвом Генерального секретаріату транспорту та за функціонального підпорядкування Генеральному директорату торговельного флоту, капітан порту уповноважений організувати виконання завдань, покладених на морську капітанію. Як представник влади та за викладених вище умов, капітан керує та сприяє діяльності, що відповідає покладеним на нього функціям.

Частиною четвертою статті 266 Закону визначено, що капітан порту здійснює керівництво, організацію та контроль усіх служб капітанії, а також, серед іншого, виконує такі функції: а) надання дозволу або встановлення заборони входу та виходу суден у води, розташовані в районах, де Іспанія здійснює суверенітет, суверенні права або юрисдикцію, а також відправлення суден без попередніх дозволів органів влади; б) визначення з міркувань морської безпеки зон якірної стоянки та маневрування у водах, розташованих у районах, де Іспанія здійснює суверенітет, суверенні права або юрисдикцію, водночас компетентна портова влада відповідає за дозвіл на якірну

<sup>39</sup> Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-10951>

<sup>40</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

<sup>41</sup> Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2023-7410>

<sup>42</sup> Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. URL: <https://parismou.org/PMoU-Procedures/Library/memorandum>

<sup>43</sup> Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-2465>

стоянку та призначення місць у зоні обслуговування порту. Так само капітан морського порту може дозволити постановку суден на якір у водах, які не вважаються зоною обслуговування порту. Окрім того капітан судна може визначити райони, заборонені для плавання, з міркувань безпеки на морі, безпеки навігації, запобігання та боротьби із забрудненням моря або з інших належним чином обґрунтованих причин; с) втручання в процедури визначення стану вхідних та вихідних каналів портів шляхом складання обов'язкового звіту, оскільки це впливає на безпеку на морі; d) встановлення з міркувань безпеки на морі критеріїв, що визначають маневри, включаючи швартування, що повинні виконуватися суднами, які перевозять небезпечні вантажі або перебувають у виняткових умовах; е) з міркувань морської безпеки здійснює лоцманське проведення та буксирування суден у водах, розташованих у районах, де Іспанія здійснює суверенітет, суверенні права або юрисдикцію; f) організаційне керівництво та контроль інспекційної функції іспанських цивільних суден, суден, що будуються в Іспанії, іноземних суден у випадках, дозволених міжнародними угодами, та вантажів на їх борту, особливо тих, що класифікуються за міжнародними правилами як небезпечні, а також способів їх розміщення та розвантаження в місцях, пов'язаних з безпекою на морі; g) інші функції, що стосуються судноплавства, безпеки на морі, рятування на морі та боротьби із забрудненням морського середовища у водах, розташованих у районах, де Іспанія здійснює суверенітет, суверенні права або юрисдикцію, включаючи води зон обслуговування портів.

Відповідно до Закону Міністерство транспорту через систему морських капітаній (їх посадових осіб), серед іншого, має право здійснювати огляд, інспекцію, обмежувати стоянку на якорі, затримувати судна, ініціювати судові процедури та загалом вживати всіх необхідних заходів щодо суден, які порушують або можуть порушити безпеку навігації та охорону морського середовища (стаття 297 Закону); капітан порту має право негайно вжити необхідних заходів для відновлення законності або вільного судноплавства, віддавати відповідні накази капітану судна чи особі, що його замінює, які є обов'язковими для виконання, а за потреби затримувати, залишати на стоянку на якорі чи утримувати судна в установленому місці на час, необхідний для відновлення нормального стану (стаття 298 Закону); капітан порту має право складати обов'язковий висновок щодо операцій з розбирання (утилізації) суден, морських установок і непридатного матеріалу у портових водах з метою забезпечення дотримання правил морської безпеки (ст. 303 Закону); капітан порту є компетентним органом для вжиття дій у разі небезпеки затоплення або корабельної аварії поза портовими водами в морських районах, де Іспанія здійснює суверенітет, суверенні права або юрисдикцію, а також зобов'язаний надавати висновок у всіх випадках, коли така небезпека або аварія можуть спричинити забруднення моря чи вплинути на безпеку навігації (частина третя статті 304 Закону).

Нормами статті 10 Королівського указу встановлено, що капітан морського судна виконує і інші функціональні завдання, серед яких: а) дії відповідно до планів і

програмам рятування людського життя на морі та боротьби із забрудненням моря, а також їх координацію з державними адміністраціями; b) діяльність згідно зі статтями 36 і 36-1 Закону про воду № 1/2001 від 20 липня 2001 р.<sup>44</sup> у межах управління гідрографічної демаркації морського порту; c) повідомлення Генеральному директорату торговельного флоту про всі інциденти, аварії та події у водах, що перебувають під юрисдикцією морських капітаній; d) виконання доручених Генеральним управлінням торговельного флоту заходів у разі інцидентів, аварій чи подій, а також ужиття невідкладних заходів для безпеки на морі й запобігання забрудненню; e) звернення до компетентного суду щодо примусу судновласника або власника судна виконати свої обов'язки у разі аварій чи надзвичайних обставин, а також звернення по допомогу до компетентних органів; f) участь і виконання дій, доручених Комісією з розслідування аварійних ситуацій на морі та надзвичайних подій; g) запобігання та контроль забруднюючих викидів із суден, стаціонарних платформ та інших морських споруд у воді у межах географічної зони юрисдикції морської капітанії; h) заборону або обмеження судноплавства в окремих районах і на певний строк з міркувань безпеки життя на морі, судноплавства, запобігання та контролю забруднення, а також щодо окремих цивільних суден – для протидії незаконній або забороненій діяльності; i) видання дозволу на стоянку на якорі поза демаркаційними межами морських вод портів; j) застосування та забезпечення виконання вимог морської безпеки на борту суден; k) вирішення питань мінімального безпечного складу екіпажу для суден з визначеною довжиною; l) внесення пропозицій генеральному директорату торговельного флоту щодо систем організації морського руху та плавучого обладнання у водах поза зонами обслуговування портів, а також процедур їх контролю; m) внесення пропозицій щодо винятків із обов'язкового лоцманського проведення; n) внесення пропозицій портовим органам щодо дозволу або заборони операцій навантаження чи розвантаження суден з міркувань безпеки на морі або правил управління морським рухом; o) внесення пропозицій компетентним портовим органам щодо закриття порту з підстав внутрішньої безпеки, безпеки людського життя на морі, навігації, морської безпеки та боротьби із забрудненням моря; p) функції та обов'язки, покладені на капітанів морських суден морськими правилами щодо місць притулку, заходів суден із міркувань безпеки на морі, перевірок суден у рамках Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту та процедури санкцій<sup>45</sup>, а також будь-які інші обов'язки, які можуть бути покладені на них відповідно до положень частини третьої статті 88 Закону про державні порти та торговельний флот.

Так, до прикладу, правовий режим функціонування порту Картахена (Puerto de Cartagena)<sup>46</sup> здійснюється, насамперед, на основі правил служби, поліції та операцій

<sup>44</sup> Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. URL: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2001-14276>

<sup>45</sup> Paris.MOU. URL: <https://parismou.org/PMoU-Procedures/Library/memorandum>

<sup>46</sup> Autoridad Portuaria de Cartagena. URL: <https://web.archive.org/web/20260122064639/https://www.apc.es/webapc/>

порту Картахена<sup>47</sup>, якими встановлено загальні правила користування портовими спорудами та послугами, а також порядок руху в портовій зоні й інші операційні питання порту, серед яких: порядок надання портових послуг, контроль за завантаженням, зберіганням і перевезенням вантажів, рух людей і транспорту, правила користування портовими спорудами тощо. Відповідно до правил визначено, що безпосереднє здійснення контрольних повноважень здійснює керівник адміністрації порту, натомість службовці морських капітаній забезпечують безпеку та є відповідальними за порушення чи будь-яке втручання в діяльність порту без дійсного на це дозволу в межах зони розташування порту. Особливості надання транспортних послуг регламентовані постановою адміністрації порту Картахена, якою затверджуються спеціальні специфікації для буксирувальних послуг у порту Картахена<sup>48</sup>. Згідно з Додатком I до Закону про державні порти та торговельний флот порт Картахена належить до портів загального інтересу (порт знаходиться у державній власності). Згідно зі статтею 67 означеного Закону порти загального інтересу є частиною державної морської власності та інтегровані до державної портової власності Іспанії. Капітанія порту Картахена, як і всі інші капітанії, підпорядковується Міністерству транспорту та контролюється через Головне управління торговельного флоту.

### **Португалія**

У Португалії нормативне регулювання морського та портового управління визначено нормами Декрет-закону № 265/72 від 31 липня 1972 року<sup>49</sup>, Декрет-закону № 44/2002 від 02 березня 2002 року<sup>50</sup>, Декрет-закону № 46/2002 від 02 березня 2002 року<sup>51</sup>, Декрет-закону № 226/2006 від 15 листопада 2006 року<sup>52</sup>, Декрет-закону № 370/2007 від 6 листопада 2007 року<sup>53</sup>, Декрет-закону № 73/2020 від 23 вересня 2020 року<sup>54</sup> та іншими нормативними актами. Відповідно до частини другої статті 1 Декрет-закону № 44/2002<sup>55</sup> у структурі Національної морської адміністрації (далі – Морська адміністрація) створено Генеральний директорат морського управління (DGAM) (далі – Генеральний директорат). Відповідно до частини третьої статті 8 Декрет-закону № 44/2002 морські департаменти та капітанії портів є регіональними та місцевими органами DGAM. Згідно з частиною першою статті 12 Декрет-закону № 44/2002 капітанії портів забезпечують у морських просторах під їх юрисдикцією виконання

<sup>47</sup> Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto de Cartagena. URL: <https://www.cesepol.es/leccion/ci-ctg-reglamento-de-servicio-policia-y-regimen-del-puerto-de-cartagena/>

<sup>48</sup> Resolución de 10 de marzo de 2026, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por el que se publica la aprobación del Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque en el puerto de Cartagena. URL: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2026-8002](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2026-8002)

<sup>49</sup> Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/265-1972-408513>

<sup>50</sup> Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/44-2002-251979>

<sup>51</sup> Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/46-2002-251873>

<sup>52</sup> Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/226-2006-544783>

<sup>53</sup> Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/tipo/370-2007-629451>

<sup>54</sup> Decreto-Lei n.º 73/2020, de 23 de setembro. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/73-2020-143527213>

<sup>55</sup> Decreto-Lei n.º 44/2002 de 2 de março URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2002-116993062>

діяльності, що належить до компетенції відповідних морських департаментів, і відповідно до частини другої статті 12 Декрет-закону № 44/2002 капітанії очолюють капітани портів, які підпорядковуються начальникам морського департаменту.

Відповідно до частини першої статті 13 Декрет-закону № 44/2002 капітан порту є місцевою морською владою, якій належить здійснювати державну владу, зокрема у сфері нагляду, поліцейського контролю та безпеки судноплавства, осіб і майна, у відповідній зоні юрисдикції. Згідно з частиною четвертою статті 18 Декрет-закону № 44/2002 капітани портів є старшими офіцерами морського корпусу та призначаються морською адміністрацією. Також відповідно до частини п'ятої статті 12 Декрет-закону № 44/2002 капітани портів за посадою є місцевими командувачами морської поліції. Капітани портів можуть делегувати або передоручати адміністративні повноваження заступникам, які працюють у морських делегаціях, відповідно до статті 12 Декрет-закону № 44/2002.

Частинами другою-восьмою статті 13 Декрет-закону № 44/2002 визначено повноваження та функції капітана порту, які законодавством поділяються на функції морського управління та безпеки на морі, зокрема у сфері морського рятування та допомоги, у сфері безпеки судноплавства, техніко-адміністративні функції, у сфері майнової реєстрації суден, у сфері адміністративних правопорушень, у сфері охорони та збереження морського державного майна і захисту підводної культурної спадщини. У межах функцій морського управління капітан порту координує заходи контролю й нагляду, виконує повноваження у сфері внутрішньої безпеки та цивільного захисту, проводить розслідування морських аварій і подій, приймає звернення та звіти капітанів суден, сприяє примиренню у передбачених законом випадках, перевіряє документи перед виходом суден, може затримувати плавзасоби й забороняти їх вихід до виконання встановлених вимог, здійснює державну владу на борту у випадках, передбачених Конвенцією ООН з морського права<sup>56</sup>, та контролює дотримання правил рибальства. У сфері морського рятування та допомоги капітан порту організовує допомогу потерпілим від аварій і плавзасобам або, за потреби, залучаючи державні й приватні органи, а також наглядає за рятувальними заходами на пляжах у межах своєї капітанії. У сфері безпеки судноплавства капітан порту встановлює або обмежує доступ спільних та іноземних суден до територіального моря, може закривати фарватери, виконує формальності щодо суден з небезпечними вантажами, визначає й погоджує якірні стоянки та днопоглиблювальні роботи, публікує оголошення і попередження для судноплавства, забезпечує встановлення знаків морських шляхів, координує дії з боротьби із забрудненням, застосовує правила щодо швидкісних суден, а також вживає заходів щодо уламків затонулих або посаджених на міліну суден і видає спеціальні дозволи на спортивні чи культурні заходи в морських зонах. У техніко-адміністративній сфері капітан порту встановлює безпечну місткість національних суден місцевого плавання, видає списки екіпажу, ліцензії на морську

---

<sup>56</sup> The United Nations Convention on the Law of the Sea.  
URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

туристичну діяльність і відповідні висновки, проводить огляди та перевірки судових документів, здійснює огляди, пов'язані з буксируванням, головує в комісіях з огляду морських культурних господарств. У сфері майнової реєстрації суден капітан порту реєструє право власності на національні судна, вносить зміни та виправлення до записів, здійснює морську реєстрацію і веде відповідні посвідчення та записи, засвідчує офіційні документи, видає передбачені законом ліцензії, забезпечує стягнення доходів, а також виключає судна з реєстру у випадках, установлених законом. У сфері адміністративних правопорушень капітан порту складає протоколи, веде провадження, визначає застави, застосовує запобіжні заходи, штрафи та додаткові санкції, зокрема у справах, пов'язаних зі схемами розподілу руху суден. У сфері охорони морського державного майна та підводної культурної спадщини капітан порту здійснює нагляд за збереженням майна, повідомляє органи про незаконне зайняття його ділянок, надає висновки щодо проектів причалів, марин та інших об'єктів, бере участь у визначенні меж розташування гідротехнічних споруд державного майна, вживає заходів для захисту підводної культурної спадщини, визначення правил користування пляжами що знаходяться в морських демаркаційних межах порту тощо.

Межі повноважень капітана порту загально визначаються межами його капітанії, водночас згідно зі статтею 13 Декрет-закону № 44/2002 визначено випадки, коли його повноваження розповсюджуються за межі капітанії, зокрема відповідно до пункту «d» частини четвертої статті 13 Декрет-закону, капітану порту надано компетенцію установлювати якірні стоянки поза зонами портової юрисдикції.

Так, до прикладу Положенням про експлуатацію портової адміністрації Авейру С.А.<sup>57</sup>, затвердженим радою адміністрації Порту Авейру (далі – адміністрацією), запроваджено локальні норми щодо функціонування та здійснення портової діяльності у межах адміністрації порту. Його сфера дії поширюється на всі морські та наземні зони порту, зокрема на території, де здійснюються операції з руху суден, вантажів і пасажирів, використання причалів, понтонів, інфраструктури та портового обладнання (стаття 0105-2 Положення). У межах своєї юрисдикції адміністрація здійснює нагляд, координування, регулювання і контроль виконання поточної роботи порту, роботу обладнання, інфраструктури, питання ліцензування та концесій, використання земель і споруд (стаття 0105-1 Положення). Як зазначено на офіційному сайті порту Айверу, власником порту є держава<sup>58</sup>. Адміністрація та капітанія порту Авейру розташовані на території порту та поєднані ланцюгами однієї системи управління. При цьому згідно зі статтею 0104-1 Положення органи, що діють у порту автономно й безпосередньо – це адміністрація порту, капітанія порту, митниця,

<sup>57</sup> Regulamento n.º 285/2007, de 25 de outubro. Regulamento de Exploração da Administração do Porto de Aveiro, S. A. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/regulamento/285-2007-3230818>

<sup>58</sup> Porto de Aveiro autoridade portuária Governo da Sociedade. URL: <https://portodeaveiro.pt/governo-sociedade/pt/#participacoes-sociais>

фіскальна гвардія та міграційна служба. Про існування капітанії порту Авейру зазначено в додатку до Загальних правил морських капітаній<sup>59</sup>.

Загальні правила морських капітаній детально визначають режим користування портовою акваторією і береговими зонами, згідно з якими територія порту поділяється на морську та сухопутну частини, а морська зона – на внутрішню акваторію порту та зовнішній якірний рейд. Правилами також регламентовано питання лоцманського проведення і здійснення буксирування, питання надання лоцманських послуг, що замовляються за загальними правилами та тарифами адміністрації, а буксирування в межах порту здійснюється приватними буксирами, уповноваженими адміністрацією; при цьому використання буксирів визначається нормами морської та портової безпеки. Окремо зазначено, що безпека людей, споруд, суден, операцій і вантажів регулюється спеціальними Правилами безпеки адміністрації порту Авейру<sup>60</sup>, а за порушення правил застосовується режим адміністративної відповідальності, встановлений Декрет-законом № 49/2002<sup>61</sup>.

### *Естонія*

Правове регулювання щодо надання портових послуг, діяльності портової адміністрації та портового оператора з точки зору безпеки водного руху та охорони навколишнього середовища регламентовано Законом про порти<sup>62</sup>, а також Директивою Європейського Парламенту та Ради 2005/65/ЄС про посилення безпеки портів<sup>63</sup> та Директивою Європейського Парламенту та Ради 2009/16/ЄС про контроль державою порту<sup>64</sup>, положення яких визначені як норми прямої дії. Згідно з пунктами 7, 8, 11 статті 2 Закону про порти, капітан порту – особа, яка організовує безпечний водний рух та безпечну стоянку плавучих засобів у порту; офіцер безпеки порту – особа, яка організовує виконання вимог безпеки в порту; офіцер безпеки портової споруди – особа, яка організовує виконання вимог безпеки в портовій споруді.

Відповідно до статті 10 Закону про порти капітана порту призначає оператор (адміністрація) порту. Посада капітана порту передбачає наявність в посадової особи відповідного сертифіката капітана порту, встановлена вимога наявності громадянства Естонії, який має принаймні середню освіту, громадянство держави-члена Європейського Союзу чи держави-учасниці Угоди про Європейський економічний простір, необхідні знання та такої роботи. Капітан порту також повинен володіти естонською мовою як мінімум на рівні B2, володіти англійською мовою на рівні, необхідному для виконання своїх обов'язків, мати посвідчення моряка для суден з

<sup>59</sup> Regulamento Geral das Capitanias. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/1972-116957751>

<sup>60</sup> Normas de segurança marítima e portuária do porto de aveiro. URL: <https://portodeaveiro.pt/uploads/2024-03-15-17-20-02-NORMAS-SEG-MARTIMA-PORT-AVEIRO2021PT-reda.pdf>

<sup>61</sup> Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de março. URL: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/49-2002-251975>

<sup>62</sup> Ports Act. URL: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/530122025012/consolide>

<sup>63</sup> Directive 2005/65/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on enhancing port security. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1429634949218&uri=CELEX:32005L0065>

<sup>64</sup> Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj/eng>

різною валовою місткістю. Для капітанів портів, розташованих на внутрішніх судноплавних водах, встановлена вимога обов'язкової наявності диплома або професійний сертифіката професійного капітана судна, а відповідні знання і досвід такого має підтвердити Транспортна рада. Для капітанів малих портів встановлена вимога наявності щонайменше сертифікату капітана малого судна.

Статтею 11 Закону про порти встановлено наступні права та обов'язки капітана порту: 1) з метою організації безпечного водного руху капітан порту має право вимагати від осіб, які перебувають у порту, дотримання вимог, що випливають із законодавства, портових правил та належної морської практики; 2) у разі виявлення недоліків, пов'язаних з безпекою водного руху, капітан порту зобов'язаний негайно вжити заходів для їх усунення та повідомити про недоліки адміністрацію порту; 3) капітан порту, за необхідності, має право встановлювати спеціальні процедури для входу та виходу плавзасобів у порт та з порту, а також максимальні розміри плавзасобів, які можуть заходити до порту; 4) капітан порту має координувати та контролювати ведення обліку небезпечних вантажів, що перевозяться водними суднами в порту, відповідно до законодавства та портових правил.

У випадку наявності військового статусу в порту, капітан порту наділяється повноваженнями національної оборони, тобто виконує обов'язки національної оборони, призначається на посаду та звільняється з посади Головнокомандувачем Військово-морських сил Естонії. А для призначення капітана служби порту до порту, що виконує завдання національної оборони, кандидат на посаду капітана порту повинен пройти сертифікацію відповідно до Закону про службу в Силах оборони<sup>65</sup> (частини перша, друга статті 34 Закону про порти).

Державний нагляд та регулювання діяльності естонських портів здійснює Естонське транспортне агентство (Агентство). Відповідно до статті 1 Статуту Естонського транспортного агентства<sup>66</sup>, воно є урядовим органом, що входить до сфери управління Міністерства клімату Естонії. Згідно з пунктом 5 частини першої статті 7 та частини четвертої статті 10 Статуту директор Морської служби, яка входить до структури Агентства, здійснює повноваження організації безпечного водного руху, є відповідальним за утримання водних шляхів, виконання криголамних завдань, виконує наглядові функції по відношенню до діяльності капітанів служб портів. Однак, призначення на посаду капітана порту здійснюється адміністрацією порту як і співробітників безпеки для кожного портового засобу (споруди) (частина перша статті 20 Закону).

Враховуючи кількість пасажирів і вантажопотоки держав акваторії Балтійського моря, морський порт Таллінн (AS Tallinna Sadam) є одним з найбільших портових комплексів. Як зазначено на офіційному сайті порту Таллінн<sup>67</sup> він функціонує у організаційно-правовій формі державного підприємства – акціонерного

<sup>65</sup> Kaitseväeteenistuse seadus vastu võetud 13.06.2012. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/KVTS>

<sup>66</sup> Transpordiameti põhimäärus vastu võetud 03.12.2020 nr 82. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023319>

<sup>67</sup> AS Tallinna Sadam. URL: <https://www.ts.ee/ettevottest/>

товариства, частки якого належать на 67% – уряду Естонії, 33% – інвестиційним фондам, пенсійним фондам, дрібним інвесторам (акції котируються на Талліннській фондовій біржі Nasdaq). Відповідно фінансування морських портів, зокрема і служби капітана порту Таллінн, здійснюється адміністрацією порту.

Відповідне графічне відображення досвіду правового регулювання функціонування інституту служби капітана порту деяких держав-членів ЄС та Великої Британії, включаючи імплементацію норм Директиви 2009/16/ЄС та застосування підходу із визначенням статусу майна морського порту, відображено в Таблиці 2.

Таблиця 2

Країна	Правове регулювання	Функції та повноваження	Призначення та підпорядкування	Статус майна порту
<b>Естонія</b>	Закон про порти, законодавство ЄС	нагляд та контроль, забезпечення безпеки	призначається та фінансується адміністрацією порту, підпорядкування - Морська служба Транспортного агентства Естонії	державне, приватне, муніципальне
<b>Іспанія</b>	Закон про державні порти та торговельний флот, Королівський указ № 638/2007 законодавство ЄС	нагляд та контроль, забезпечення безпеки	призначаються та фінансуються Генеральним управлінням торговельного флоту, підзвітні Міністерству громадських робіт через Генеральне управління торговельного флоту	виключно державне
<b>Нідерланди</b>	Закон про судноплавство, Закон про безпеку портів, законодавство ЄС	нагляд та контроль, забезпечення безпеки, господарські повноваження згідно локальних актів	призначається виконавчим органом ради муніципалітету, підзвітні та підконтрольні муніципалітетам та міністру (уряду)	державне, муніципальне, приватне
<b>Португалія</b>	Декрет-закон № 265/72, Декрет-закон № 44/2002, законодавство ЄС	нагляд та контроль, забезпечення безпеки, господарські повноваження згідно	призначається Національною морською адміністрацією та структурно підпорядковуються начальникам	державне

		локальних актів	Морського департаменту	
<b>Велика Британія</b>	Кодекс безпеки портів та морських споруд, Закон про порти, доки та пристані, акти локального законодавства, норми міжнародного права	нагляд та контроль, забезпечення безпеки, господарські повноваження згідно локальних актів	призначається та підзвітний адміністрації порту	державне, приватне, муніципальне
<b>Франція</b>	Кодекс морських портів Франції, Транспортний кодекс Франції, Спеціальні поліцейські правила в сфері судноплавства (RPP), законодавство ЄС	нагляд та контроль, забезпечення безпеки	призначається шляхом видання наказу Міністра, до сфери діяльності та відповідальності якого віднесено морські порти; річково-морського порту (автономного порту) призначається спільним наказом міністрів, відповідальних за морські порти та економіку	великі порти – державне; річково-морські порти – приватне, комунальне

## Висновки

Щодо організації служби капітана морського порту в портах європейських держав-членів ЄС та Великої Британії, можна дійти наступних висновків.

За змістом статті 82 запропонованої редакції законопроекту капітан морського порту є посадовою особою, яка відповідає за організацію, координацію та контроль заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту та у районі забезпечення безпеки мореплавства, капітан морського порту. Служби капітанів морських портів входять до складу юридичної особи, єдиним засновником якої є держава в особі центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, однак це не створює юридичних підстав для ствердження, що капітаном морського порту, у межах морського порту як суб'єкта господарювання, здійснюються державно-владні повноваження.

Капітан морського порту призначається на посаду і звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту і несе перед ним відповідальність за здійснення функцій й повноважень, покладених на капітана морського порту. Тобто капітан морського порту є підзвітним означеному центральному органу державної влади, як викладено в пропонованій редакції законопроекту. Загалом законопроект не містить положень, якими визначаються саме державно-владні повноваження капітана порту в межах діяльності морського порту як суб'єкта господарювання.

Щодо питання повномірності імплементації Директиви 2009/16/ЄС, а також врахування вимог основних конвенцій ІМО в частині забезпечення контролю безпеки судноплавства державою порту зазначаємо наступне. Правову основу регулювання питань у визначеній сфері забезпечують положення Директиви 2009/16/ЄС у якій, у свою чергу, імплементовано вимоги конвенцій ІМО стосовно визначення державою-членом «компетентного органу», який відповідальний за контроль держави порту, а також взяті зобов'язання щодо їх підтримки в частині визначення необхідної кількості кваліфікованого персоналу для інспектування суден та забезпечення виконання інспекторами своїх обов'язків, допомоги у скороченні неякісного судноплавства у водах, що знаходяться під юрисдикцією держав-членів, в частині посилення дотримання міжнародного та відповідного законодавства ЄС, контролю суден державою порту та гармонізації процедур інспекції та затримання, впровадження в межах ЄС системи контролю державою порту. Загалом імплементація вимог Директиви 2009/16/ЄС у цьому законопроекті є ширшою, однак в законопроекті викладена з деякими особливостями, зокрема передбачається запровадження заходів контролю іноземних суден у портах, ризик-орієнтованого відбору, первинних і детальних перевірок, спеціального режиму для високошвидкісних пасажирських суден, затримання суден та відмови у виході чи вході, а також розширення функціоналу внесення змін до електронних реєстрів й обміну інформацією. Тобто в законопроекті не у повній мірі викладено норму щодо європейського річного інспекційного зобов'язання, відмови у доступі після повторних затримань згідно з Директивою 2009/16/ЄС та її додатками. У цілому питання повномірності імплементації Директиви 2009/16/ЄС у законопроекті, на наш погляд, забезпечена. Водночас найбільш повно положення Директиви 2009/16/ЄС забезпечують імплементацію статей 4, 10-17, 19, 21-26 та додатків I, IV, V, VII, IX, X. Однак, в подальшому імплементація положень Директиви 2009/16/ЄС може потребувати її унормування в підзаконних нормативних актах.

Кожна з розглянутих практик забезпечення безпеки в морських портах держав-членів ЄС та Великої Британії має свої особливості. Зокрема, статус та повноваження капітана морського порту в цій країні визначаються законами та кодексом. Разом із тим з дуже широкими наявними дискреційними повноваженнями в супроводі з самоврядністю управління, що визначаються актами місцевого законодавства, однак

при цьому зі збереженням вимог до капітана як посадової особи та меж його відповідальності. Як у Великій Британії, так і в таких державах-членах ЄС, як Франція, Нідерланди, Естонія, морські порти можуть мати державну та муніципальну частку у власності морського порту як об'єкту господарювання. Частково морські порти можуть перебувати в довгостроковій концесії, що позначається на умовах призначення на посади посадових осіб служби капітана порту і безпосередньо капітана порту. В Іспанії та Португалії усі порти належать державі (можливість концесії передбачена), а відповідно капітани портів та штатні одиниці служби капітанів портів є посадовими особами державної служби та носять відповідні звання.

В Іспанії та Португалії функціонування служби капітана порту має адміністративно-господарську модель, що зосереджена, перш за все, на питаннях безпеки морського порту та акваторії, відповідно служби капітанів портів забезпечені повноваженнями контролю та наглядовими функціями, включаючи питання безпеки і контролю судноплавства в порту та питання дотримання екологічних норм та боротьби із забрудненнями. В Іспанії, і Португалії капітани портів є державними службовцями. У Нідерландах повноваження капітанів портів тісно пов'язані з муніципальним і корпоративним управлінням портом, де капітан порту працює як частина портової адміністрації та контролює доступ, рух, безпеку й інспекції. Також в Нідерландах капітан порту є одночасно посадовою особою уряду і органу місцевого самоврядування. У Франції повноваження також значні, але вони найбільш нормативно деталізовані через місцеві правила порту та спеціальні поліцейські правила, а капітан порту діє в системі державного нагляду і портової дисципліни. У Франції капітани портів та посадові особи служби капітана порту є державними службовцями.

Фінансова модель портових систем в Нідерландах та Естонії має корпоративний характер, а інфраструктура поєднує комунальну та державну участь. У Великій Британії фінансування є переважно адміністративно-господарським, тобто адміністрація порту забезпечує матеріально-технічними ресурсами та фінансово виконання обов'язків із безпеки служби капітанів портів. В Іспанії, Португалії та Франції фінансове забезпечення переважно спирається на державну або публічну адміністрацію з підпорядкуванням міністерствам, місцевим органам або портовим адміністраціям.

Законопроект згідно з Планом України (Ukraine Facility) в межах компонента Реформи 4 «Покращення судноплавства та портових послуг», як зазначено в пояснювальній записці та змісті законопроекту, спрямований на наближення законодавства України до законодавства ЄС; визначення деяких базових термінів судноплавства, усунення наявних у законодавстві термінологічних неузгодженостей; унормування деяких процедур надання існуючих адміністративних послуг, функціонування державних реєстрів в сфері морського торговельного судноплавства; приведення норм національного законодавства у відповідність міжнародним багатостороннім договорам (конвенціям), стороною яких є Україна, у сфері

торговельного мореплавства як держави порту та прибережної держави; спрощення і полегшення судноплавства в морських водах і морських портах. Таким чином можна стверджувати, що цей законопроект спрямований на підвищення поточного інституційного рівня безпеки судноплавства в територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів та на внутрішніх водних шляхах.

*Дослідницька служба  
Верховної Ради України*

*\*Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*