

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПУБЛІЧНОГО ТА ПРИВАТНОГО ПРАВА

УДК 342.951:349.6:351.813.12(477)
DOI <https://doi.org/10.32782/app.v74.2024.21>

В. Ф. Барановська
orcid.org/0009-0002-7697-586X
аспірантка кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

МОДЕРНІЗАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ: ПРАВОВИЙ БАЗИС ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗУСИЛЛЯ

Вступ. Екологізація морської та річкової діяльності є мейнстрімом сучасного управління галуззю водних комунікацій у розвинутих та відповідальних державах, судноплавних компаніях і портах. Формуючи незамінний, ключовий складник усесвітніх ланцюгів постачання, порти мають бути безпечними, стійкими та інноваційними у забезпеченні стабільного руху товарів, обслуговуванні клієнтів, реалізації державної прикордонної, митної, екологічної політик. Природоохоронні ризики для морських та річкових портів є комплексними через поширення не лише на акваторії, але й на унікальні берегові ландшафти, атмосферне повітря та акустичне середовище. Вони є також доволі різноманітними через особливості вантажів, суден, екіпажів, і зумовлюють значне та постійне «навантаження» на довкілля у порівняно невеликих територіальних межах, а негативні наслідки такого впливу можуть змінювати екосистеми регіонів чи навіть країн. Накопичуючись або трапляючись випадково у значних обсягах, забруднення та засмічення призводять до екологічних катастроф для прибережних та суміжних держав, потребують великих витрат на подолання наслідків, а шкода має довгостроковий руйнівний ефект з неочевидним відновленням навколишнього середовища до передаварійного стану. Крім того, постійні пилове та шумове забруднення вважаються практично нормою у портовій діяльності, коли персонал забезпечується індивідуальними засобами захисту, а комплексно проблема не вирішується. Морські порти, через значно більші, порівняно з річковими, суднопотік та завантаженість, зазнають й набагато більших ризиків та мають підтримувати екологічну рівновагу з прискіпливою увагою до впливу на екосистеми та реалізацією кращих практик екологічного контролю, моніторингу та аудиту як важливих елементів глобальної боротьби за чистоту акваторій і досягнення Цілей сталого розвитку. Для України, що має значний портовий потенціал, тематика екологічного інспектування та дотримання природоохоронних норм у морських портах завжди характеризувалася підвищеною актуальністю, що зазнала вагомого підсилення через широкомасштабне вторгнення РФ, та необхідністю реалізації взятих на себе зобов'язань за міжнародними угодами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасне доктринальне опрацювання шляхів удосконалення правового регулювання та практики реалізації екологічного законодавства у морських портах України є досить обмеженим, що пояснюється триваючим процесом реформування та переважним зверненням уваги у спеціалізованій науковій літературі лише на знакові судові рішення, перетворення в інституційній системі або на загальнотеоретичні застави наглядку (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища (Б. Бабін, О. Петренко, Я. Самусевич, В. Серафимов, О. Сівак, А. Сурілова). Проблематика правозастосування у сфері екологічного контролю у портах України представлені у публікаціях В. Брига,

А. Заїки, С. Неділька. Зазначене викликає необхідність комплексної характеристики зусиль для формування ефективного механізму такого контролю, визначення можливостей запозичення позитивного вітчизняного і зарубіжного досвіду з формулюванням відповідних змін до галузевого законодавства та розглядом можливостей приєднання до міжнародних природоохоронних угод морського спрямування. Зважаючи на це, **метою** статті обрано визначення основних тенденцій оновлення правового та організаційного забезпечення екологічного контролю у морських портах України.

Виклад основного матеріалу. На теперішній час спостерігається активізація діяльності суб'єктів сфери водних перевезень, спрямована на подальшу екологізацію, декарбонізацію та прагнення досягнення Цілей сталого розвитку ООН (UN, 2015). Її зумовлено посиленням негативних впливів на навколишнє середовище забруднюючих речовин зі значними строками природного знешкодження, дедалі зростаючими розмірами суден, задіяних у перевезеннях нафтопродуктів та інших шкідливих хімічних речовин і сполук, використанням викопного палива та недбайливим ставленням до довкілля через відтермінованість шкоди та переважну прихованість її наслідків. За статистикою Міжнародної асоціації морських портів, діяльність суден у портах спричиняє близько 70% загальних викидів під час рейсу (Cullinane & Cullinane, 2019; Bakir et al., 2022), а послуги, пов'язані з перевезеннями пасажирів і вантажів у морських портах, створюють близько 20% світових відходів, які скидаються до морських акваторій (Hoang et al., 2022; Gössling et al., 2021).

Відповідно до класичного підходу, морські порти мають відповідати міжнародним стандартам у сфері екологічного контролю, щодо викидів та граничного рівня забруднення (Сурілова, 2024, с. 142). З метою впорядкування екологічного режиму у морських акваторіях (у т.ч. портових) державами погоджено та встановлено комплекс імперативних принципів і політик щодо запобігання, скорочення та збереження під контролем їх забруднення і забезпечення максимальної адаптації до умов навколишнього середовища. У залежності від місця та/або виду забруднення визначено та класифіковано набори прав та зобов'язань для країн, зацікавлених в ефективному забезпеченні екологічної стійкості. Окреслено також гарантії та пропозиції для кращого виконання природоохоронних законів і правил. Крім того, новими екологічними вимогами у сфері декарбонізації до системи стандартних портових формальностей впроваджено додаткові перевірки та збори. До їх кола, зокрема, може бути зарахований прикордонний коригувальний вуглецевий податок на імпорт, що є одним з інструментів у рамках програми «зеленого курсу» ЄС та покликаний забезпечити мобілізацію фінансових ресурсів для галузей, діяльність яких призводить до зміни клімату. Але, з іншого боку, нові прикордонні вимоги можуть негативно вплинути на спрощення процедур торгівлі та збільшити кількість обов'язкових формальностей у портах (UNCTAD, 2023, р. 18). Цим зумовлено пошук оптимальної нормативної та інституційної моделі контролю, моніторингу та аудиту екологічного стану у морських портах, що забезпечить застосування не лише примусових та штрафних заходів до порушників, а й створить систему добросовісного ставлення до необхідності дотримання природоохоронних норм, базованого на принципах доброго екологічного урядування.

Як справедливо відзначається в українській науковій літературі, функціонування морських портів пов'язано з постійною техногенною небезпекою для довкілля, зокрема для Чорноморського басейну, регіональна належність якого до екологічно уразливих районів обумовлює важливість та необхідність вирішення задач екологічної безпеки (Петренко, Шматок, 2017). Підкреслюється також, що для прибережних держав (держав портів) екологічні загрози є вагомими через значні забруднення портових акваторій, територій та повітря портових міст, що вимагає пошуку ефективних та позбавлених корупційних ризиків механізмів публічного адміністрування (Бабін, 2023, с. 533). Тривалий час екологічний контроль у портах України був пов'язаний зі значними порушеннями, що зумовили ліквідацію окремих підрозділів Державної екологічної інспекції (Кабінет Міністрів України, 2020а) та зменшення тягаря перевірок суден, схвалення у 2019 р. Порядку взаємодії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випад-

ків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту (Кабінет Міністрів України, 2019а), а у 2021 – такого самого для рибних портів (Кабінет Міністрів України, 2021), проте не вирішили усіх проблем, що потребують як оновлення нормативної бази, так й впровадження кращих практик урядування і дотримання екологічного імперативу.

З метою оновлення інституційного механізму екологічного контролю в Україні та на виконання Угоди про асоціацію з ЄС, у 2017 р. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 травня № 616-р (Кабінет Міністрів України, 2017) схвалено Концепцію реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, що передбачила утворення Державної природоохоронної служби – єдиного інтегрованого державного органу природоохоронного моніторингу та нагляду (контролю), та ліквідацію Держекоінспекції (розділ «Загальні положення»). Згодом, у 2019 р., відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня № 750 «Деякі питання Державної природоохоронної служби України» (Кабінет Міністрів України, 2019b) зазначені інституційні зміни було впроваджено, але через два місяці (12 жовтня) цю постанову визнано такою, що втратила чинність (Кабінет Міністрів України, 2019с). Це – лише один з прикладів, що свідчить про відсутність системного підходу до реформування галузі, яка з 2020 р. очікує на спеціальний Закон, прийняття якого є необхідним та рекомендовано у зв'язку з наближенням українського законодавства до європейського та відповідних управлінських практик, що підкреслюється, зокрема, у звіті Європейської комісії на 2024 рік «Україна 2023» (European Commission, 2023).

В Основних засадах (стратегії) державної екологічної політики України на період до 2030 року (Верховна Рада України, 2019), зважаючи на загальний, концептуальний характер документа, інституційних перетворень у сфері екологічного контролю спеціально не передбачено, але звернено увагу на існування незадовільного контролю за дотриманням природоохоронного законодавства та незабезпечення невідворотності відповідальності за його порушення; до основних інструментів реалізації державної екологічної політики зараховано комплексний моніторинг і нагляд (контроль) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, що мають забезпечити перехід до системи запобігання правопорушенням і моніторингу стану довкілля, зменшення тиску на бізнес-середовище, широке залучення громадськості до природоохоронного контролю через побудову дієвої системи нагляду за дотриманням природоохоронного законодавства з урахуванням найкращих практик організації функціонування аналогічних інституцій у країнах-членах ЄС (розділи «I. Існуючі проблеми та сучасний стан довкілля в Україні» та «II. Мета, засади, принципи та інструменти державної екологічної політики»).

Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року (Кабінет Міністрів України, 2020b) напрям екологізації відзначено у розділі «Мета Стратегії та основні напрями її реалізації», що передбачає необхідність забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та недопущення суб'єктами господарювання і суднами забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту. А серед завдань збалансованого розвитку та ефективного використання портових потужностей передбачається створення спеціально відведених місць стоянки вантажного транспорту із забезпеченням належних умов зберігання вантажу, що відповідають екологічним та санітарним нормам, та впровадження екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел.

У затвердженій влітку 2024 р. Стратегії морської безпеки (Президент України, 2024) акцентовано увагу на незадовільному екологічному стані морських акваторій України, а серед завдань визначено необхідність досягнення та підтримання належного рівня екологічного стану Азовського та Чорного морів відповідно до Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/56/ЄС від 17 червня 2008 року про встановлення рамок діяльності Співтовариства у сфері екологічної політики щодо морського середовища (European Parliament and Council, 2008) та з урахуванням Директиви 2000/60/ЄС Європейського Парламенту та Ради

від 23 жовтня 2000 року «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства у галузі водної політики» (European Parliament and Council, 2000). Крім наведених актів, у сфері екологічного контролю в ЄС діють також Директива № 2004/35/ЄС, що ставить в пріоритет завдання з попередження та усунення наслідків завданої довкіллю шкоди (European Parliament and Council, 2004), і Рекомендації № 2001/331/ЄС (European Parliament and Council, 2001), якими визначено критерії для застосування в якості загальноприйнятої основи для виконання задач екологічної інспекції у межах держав-членів ЄС.

Таким чином, програмний правовий базис оновлення екологічних контрольних та спостережних механізмів у морських портах України сформовано розглянутими та деякими іншими документами довгострокового планування розвитку транспортної галузі, також його доповнюють зобов'язання за міжнародними угодами як глобального, так й регіонального рівнів. У нормах цих актів забезпечено наслідування принципів доброго урядування, дотримання екологічного імперативу та дбайливого ставлення до навколишнього середовища. Крім того, у них визначено вектори розвитку відповідного галузевого законодавства, що має стати більш динамічним та урахувати сучасні природоохоронні тенденції з оперативним реагуванням на потреби водної транспортної галузі, адже судова практика свідчить про низку проблем, що виникають з контрольної діяльності екологічного спрямування і створюють негативне враження від портових процедур через невідповідність стандартизованим підходам та прогальність законодавства (Юридична газета online, 2020; Неділько, 2021). Останнє стосується, зокрема, необхідності врегулювання порядку визначення фактичного погіршення якості води в акваторії морських портів, а також взяття проб ізольованих баластних вод і проведення їх аналізу (Заїка, 2024). Важливо також, щоб прибережна держава була активною щодо участі у міжнародних морських природоохоронних та пов'язаних зі збереженням довкілля угодах, і щодо приєднання до тих з них, які через недостатню кількість учасників не набрали чинності (Кормич, Аверочкіна, 2024, с. 297). Для України це стосується, зокрема, Найробівської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р. (International Maritime Organization, 2007) та Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. (International Maritime Organization, 1996). У свою чергу, це призведе до оновлення внутрішнього законодавства за рахунок підзаконного регулювання таких важливих для будь-якої морської держави сфер морської та портової діяльності.

У комплексі зазначені кроки сприятимуть перетворенню портів в Україні на «зелені» та «розумні» системи, концепції яких є активно впроваджуваними у найбільших портах світу, а також забезпечать необхідний рівень піклування про навколишнє середовище на рівні держави та регіону. Необхідно відзначити, що концепції «зелених» та «розумних» портів є нероздільними, реалізація їх ключових засад не може відбуватися відокремлено. Ключовою метою будь-якого сучасного порту є розвиток «зеленого» компонента, а основним технічним засобом її досягнення є впровадження інструментів «інтелектуального» порту. «Зелений» розвиток порту є головною метою низького споживання енергії, зменшення викидів та рівня різноманітних видів забруднення. У свою чергу, розвиток «розумного» порту базується на високотехнологічних інтелектуальних технологіях для підвищення комплексної ефективності та конкурентоспроможності. «Зелений» розвиток потребує проведення наукових досліджень у сфері портової діяльності для визначення можливостей впровадження технологічних інновацій, забезпечуючи перетворення екологічного розвитку на складник концепції «розумного» порту. Без концепції «зеленого» розвитку навряд чи можна досягти сталого розвитку та реалізувати інтелектуальний режим порту. Дружнє до природи оновлення є важливим складником концепції «розумного» порту, а застосування технологічних інновацій у «розумному» порту є ключовим засобом досягнення мети його екологізації. Таким чином, «зелений» і «розумний» порт є складниками цілісної системи, а розвиток інтеграції їх компонентів забезпечить формування комплексного шляху досягнення цілей сталого розвитку порту (Chen et al., 2019), країни та регіону. До 2020 р. 55 міжнародних портів світу впровадили різноманітні «зелені» рішення для забезпечення відповідності глобальній кліматичній ініціативі ООН та Міжнародної морської організації щодо портів у межах зниження цін на судна та більшої

екологічності (Lam & Li, 2019), при цьому, реалізація концепції «зеленого» порту за будь-якої організації (моделі) його адміністрування передбачає прийняття нового стилю управління, що дозволяє керуючій компанії встановити конкретні цілі, зобов'язання та відповідальність перед суспільством і навколишнім середовищем (Nguyen et al., 2022). При цьому, систему заходів щодо екологізації та інтелектуалізації портів формують не лише рішення портової влади щодо оснащення терміналів та іншого обладнання ощадливими джерелами живлення, переходу до роботизованих процесів, декарбонізації тощо, а й загальнодержавна політика фінансової та організаційної підтримки таких інновацій, і створення такої системи екологічного контролю, моніторингу та аудиту, яка спрямована на побудову ефективної архітектури дотримання природоохоронного внутрішнього законодавства, міжнародних угод та забезпечує дотримання кращих практик урядування.

Висновки. Таким чином, формування оновленого правового базису та здійснення подальших організаційних кроків для модернізації екологічного контролю у морських портах України має необхідне програмне законодавче підґрунтя, наявний також національний та зарубіжний досвід впровадження «зелених» та «розумних» рішень у роботу портів, що охоплюють не лише внутрішньопортові механізми організації діяльності, а й комплекс загальнодержавних правил для дотримання екологічного імперативу та належного контролю і недопущення забруднення. Концепції екологічних та інтелектуальних портів отримують активний розвиток за кордоном і можуть надати необхідний інструментарій для оновлення української моделі публічного адміністрування портової діяльності, якою буде ураховано досвід функціонування як у звичайних (мирних) умовах, так й під час дії режиму воєнного часу з низкою безпрецедентних безпекових, інфраструктурних та інших ризиків для стабільного функціонування водних ланцюгів постачання. Крім того, не втрачає актуальності удосконалення нормативної бази з метою заповнення існуючих прогалин та приєднання до міжнародних природоохоронних та тісно пов'язаних з цією сферою угод.

Література

- Бабін Б.В. (2023). Екологічний імператив у морській діяльності: окремі аспекти публічного адміністрування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*, 5, 532–535. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/134>
- Верховна Рада України. (2019, 28 лютого). Закон про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року № 2697-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text>
- Заїка А. (2024, 1 квітня). Контроль по-екологічному. *Юридична газета online*. <https://yur-gazeta.com/publications/actual/kontrol-poekologichnomu.html>
- Кабінет Міністрів України. (2017, 31 травня). Розпорядження про схвалення Концепції реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища № 616-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616-2017-р#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2019а, 17 липня). Постанова про затвердження Порядку взаємодії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту № 670. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/670-2019-п#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2019б, 14 серпня). Постанова про деякі питання Державної природоохоронної служби України № 750. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/750-2019-п#Text> (утр. чин.).
- Кабінет Міністрів України. (2019с, 12 жовтня). Постанова про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 р. № 750, № 873. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/873-2019-п#n2>
- Кабінет Міністрів України. (2020а, 29 січня). Постанова про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції № 39. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/39-2020-п#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2020б, 23 грудня). Розпорядження про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року № 1634-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-р#n7>
- Кабінет Міністрів України. (2021, 15 вересня). Постанова про затвердження Порядку взаємодії адміністрації морських рибних портів, портопунктів, місць базування суден флоту рибної промисловості та

- Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту, портопунктів та місць базування суден № 1071. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1071-2021-п#Text>
- Кормич Б.А., Аверочкіна Т.В. (2024). Публічне адміністрування морського сектору: цифровізація, автоматизація та оновлення правового базису. *Право та державне управління*, 1, 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41>
- Неділько С. (2021, 13 вересня). Обшук на судні як елемент екологічного контролю: актуальні інциденти в портах Великої Одеси. <http://surl.li/syrhdu>
- Петренко О.І., Шматок Ю.В. (2017). Стан вітчизняного морського середовища: проблеми та можливі шляхи їх подолання. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*, 78(2), 63–72.
- Президент України. (2024, 17 липня). Указ про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України» № 468/2024. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024#Text>
- Сурілова А.О. (2024). Правові основи публічного адміністрування суден у морських портах України [Докторська дисертація. Інститут інформації, безпеки і права Національної академії правових наук України]. Київ. 219 с. https://ippi.org.ua/sites/default/files/disertaciya_surilova_escr.pdf
- Юридична газета online. (2020, 21 жовтня). КАС ВС висловив правову позицію щодо екологічного контролю в морських портах. <http://surl.li/twxuo>
- Bakir, H. et al. (2022). Forecasting of future greenhouse gas emission trajectory for India using energy and economic indexes with various metaheuristic algorithms. *Journal of Cleaner Production*, 360, 131946. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.131946>
- Chen, J. et al. (2019). Constructing Governance Framework of a Green and Smart Port. *Journal of Marine Science and Engineering*, 7. <https://doi.org/10.3390/jmse7040083>
- Cullinane, K., Cullinane, S. (2019). Chapter 3 – Policy on Reducing Shipping Emissions: Implications for “Green Ports”. In R. Bergqvist & J. Monios (Eds.). *Green Ports* (pp. 35–62). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00003-7>
- European Commission. (2023). *Ukraine 2023 Report*. 151 p. <http://surl.li/youohb>
- European Parliament and Council. (2000, 23 October). Directive on establishing a framework for Community action in the field of water policy. 2000/60/EC. <http://surl.li/vmmbai>
- European Parliament and Council. (2001, 4 April). Recommendation on providing for minimum criteria for environmental inspections in the Member States. 2001/331/EC. <http://surl.li/fcuwfe>
- European Parliament and Council. (2004, 21 April). Directive on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage. 2004/35/CE. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2004/35/oj>
- European Parliament and Council. (2008, 17 June). Directive on establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive). 2008/56/EC. <http://surl.li/tdotky>
- Gössling, S. et al. (2021). A global review of marine air pollution policies, their scope and effectiveness. *Ocean & Coastal Management*, 212, 105824. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105824>
- Hoang, A.T. et al. (2022). Heavy metal removal by biomass-derived carbon nanotubes as a greener environmental remediation: A comprehensive review. *Chemosphere*, 287, 131959. <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2021.131959>
- International Maritime Organization. (1996). International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS). <http://surl.li/siyral>
- International Maritime Organization. (2007). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. <http://surl.li/imhqbx>
- Lam, J. S. L., Li, K. X. (2019). Green port marketing for sustainable growth and development. *Transport Policy*, 84, 73–81. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.011>
- Nguyen, H. et al. (2022). Green Port Strategies in Developed Coastal Countries as Useful Lessons for the Path of Sustainable Development: A case study in Vietnam. *International Journal of Renewable Energy Development*, 11, 950–962. <https://doi.org/10.14710/ijred.2022.46539>
- UN. (2015). The 17 Goals. <https://sdgs.un.org/goals>
- UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport. Overview. 32 p. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_en.pdf

References

- Babin, B.V. (2023). Ekolohichni imperatyv u morskii diialnosti: okremi aspekty publicznego administruvannia v Ukraini. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, 5, 532–535. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/134> [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada Ukrainy. (2019, 28 liutoho). Zakon pro Osnovni zasady (stratehiu) derzhavnoi ekolohichnoi polityky Ukrainy na period do 2030 roku № 2697-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> [in Ukrainian].
- Zaika, A. (2024, 1 kvitnia). Kontrol po-ekolohichnomu. *Yurydychna hazeta online*. <https://yur-gazeta.com/publications/actual/kontrol-poekologichnomu.html> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2017, 31 travnia). Rozporiadzhennia pro skhvalennia Kontseptsii reformuvannia systemy derzhavnogo nahliadu (kontroliu) u sferi okhorony navkolyshnogo pryrodnoho seredovyscha № 616-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616-2017-p#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2019a, 17 lypnia). Postanova pro zatverdzhennia Poriadku vzaiemodii derzhavnogo pidpriemstva «Administratsiia morskikh portiv Ukrainy» ta Derzhavnoi ekolohichnoi inspektsii iz zabezpechennia dotrymanna zakonodavstva pro okhoronu navkolyshnogo pryrodnoho seredovyscha u razi vyjavlennia vypadkiv skydanna sudnomy (plavzasobamy) zabrudniuiuchykh rehovyn u mezhakh akvatorii morskoho portu № 670. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/670-2019-п#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2019b, 14 serpnia). Postanova pro deiaki pytannia Derzhavnoi pryrodookhoronnoi sluzhby Ukrainy № 750. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/750-2019-п#Text> (not in force) [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2019c, 12 zhovtnia). Postanova pro vyznannia takoiu, shcho vtratyla chynnist, postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14 serpnia 2019 r. № 750, № 873. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/873-2019-п#n2> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2020a, 29 sichnia). Postanova pro likvidatsiiu terytorialnoho ta mizhrehionalnoho terytorialnoho orhanu Derzhavnoi ekolohichnoi inspektsii № 39. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/39-2020-п#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2020b, 23 hrudnia). Rozporiadzhennia pro vnesennia zmin do Stratehii rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku № 1634-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#n7> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021, 15 veresnia). Postanova pro zatverdzhennia Poriadku vzaiemodii administratsii morskikh rybnykh portiv, portopunktiv, mistv bazuvannia suden flotu rybnoi promyslovosti ta Derzhavnoi ekolohichnoi inspektsii iz zabezpechennia dotrymanna zakonodavstva pro okhoronu navkolyshnogo pryrodnoho seredovyscha u razi vyjavlennia vypadkiv skydanna sudnomy (plavzasobamy) zabrudniuiuchykh rehovyn u mezhakh akvatorii portu, portopunktiv ta mistv bazuvannia suden № 1071. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1071-2021-п#Text> [in Ukrainian].
- Kormych, B.A., Averochkina, T.V. (2024). Publichne administruvannia morskoho sektoru: tsyvrovizatsiia, avtomatyzatsiia ta onovlennia pravovoho bazysu. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, 1, 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41> [in Ukrainian].
- Nedilko, S. (2021, 13 veresnia). Obshuk na sudni yak element ekolohichnoho kontroliu: aktualni intsydenty v portakh Velykoi Odesy. <http://surl.li/syrhdu> [in Ukrainian].
- Petrenko, O.I., Shmatok, Y.V. (2017). Stan vitchyznianoho morskoho seredovyscha: problemy ta mozhlyvi shliakhy yikh podolannia. *Visnyk Natsionalnoho universytetu vodnoho hospodarstva ta pryrodokorystuvannia*, 78(2), 63–72 [in Ukrainian].
- Prezydent Ukrainy. (2024, 17 lypnia). Ukaz pro rishennia Rady natsionalnoi bezpeky i oborony Ukrainy vid 17 lypnia 2024 roku «Pro Stratehiu morskoi bezpeky Ukrainy» № 468. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024#Text> [in Ukrainian].
- Surilova, A.O. (2024). *Pravovi osnovy publicznego administruvannia suden u morskikh portakh Ukrainy* [Doktorska dysertatsiia. Instytut informatsii, bezpeky i prava Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy]. Kyiv. 219 s. https://ippi.org.ua/sites/default/files/disertaciya_surilova_ecp.pdf [in Ukrainian].
- Yurydychna hazeta online. (2020, 21 zhovtnia). KAS VS vyslovyv pravovu pozytsiiu shchodo ekolohichnoho kontroliu v morskikh portakh. <http://surl.li/ttwxuo> [in Ukrainian].
- Bakir, H. et al. (2022). Forecasting of future greenhouse gas emission trajectory for India using energy and economic indexes with various metaheuristic algorithms. *Journal of Cleaner Production*, 360, 131946. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.131946>
- Chen, J. et al. (2019). Constructing Governance Framework of a Green and Smart Port. *Journal of Marine Science and Engineering*, 7. <https://doi.org/10.3390/jmse7040083>
- Cullinane, K., Cullinane, S. (2019). Chapter 3 – Policy on Reducing Shipping Emissions: Implications for “Green Ports”. In R. Bergqvist & J. Monios (Eds.). *Green Ports* (pp. 35–62). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00003-7>
- European Commission. (2023). *Ukraine 2023 Report*. 151 p. <http://surl.li/youohb>

- European Parliament and Council. (2000, 23 October). Directive on establishing a framework for Community action in the field of water policy. 2000/60/EC. <http://surl.li/vmmbai>
- European Parliament and Council. (2001, 4 April). Recommendation on providing for minimum criteria for environmental inspections in the Member States. 2001/331/EC. <http://surl.li/fcuwfe>
- European Parliament and Council. (2004, 21 April). Directive on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage. 2004/35/CE. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2004/35/oj>
- European Parliament and Council. (2008, 17 June). Directive on establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive). 2008/56/EC. <http://surl.li/tdotky>
- Gössling, S. et al. (2021). A global review of marine air pollution policies, their scope and effectiveness. *Ocean & Coastal Management*, 212, 105824. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105824>
- Hoang, A.T. et al. (2022). Heavy metal removal by biomass-derived carbon nanotubes as a greener environmental remediation: A comprehensive review. *Chemosphere*, 287, 131959. <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2021.131959>
- International Maritime Organization. (1996). International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS). <http://surl.li/siyral>
- International Maritime Organization. (2007). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. <http://surl.li/imhqbx>
- Lam, J. S. L., & Li, K. X. (2019). Green port marketing for sustainable growth and development. *Transport Policy*, 84, 73–81. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.011>
- Nguyen, H. et al. (2022). Green Port Strategies in Developed Coastal Countries as Useful Lessons for the Path of Sustainable Development: A case study in Vietnam. *International Journal of Renewable Energy Development*, 11, 950–962. <https://doi.org/10.14710/ijred.2022.46539>
- UN. (2015). The 17 Goals. <https://sdgs.un.org/goals>
- UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport. Overview. 32 p. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_en.pdf

Анотація

Барановська В. Ф. Модернізація екологічного контролю у морських портах України: правовий базис та організаційні зусилля. – Стаття.

Статтю присвячено характеристиці здійснених в Україні кроків для формування оновленої системи екологічного контролю у морських портах. Відзначено, що природоохоронні ризики для портів є комплексними через поширення не лише на акваторії, але й на унікальні берегові ландшафти, атмосферне повітря та акустичне середовище. Підкреслюється, що морські порти набагато більше піддаються ризикам забруднення, ніж річкові. Це зумовлює необхідність приділення значної уваги підтриманню екологічної рівноваги з оцінкою впливу на екосистеми та реалізацією кращих практик екологічного контролю, моніторингу та аудиту як важливих елементів глобальної боротьби за чистоту акваторій та сталий розвиток. Оцінено стан програмного та поточного галузевого законодавчого регулювання впровадження екологічного імперативу в портовій діяльності та здійсненні контрольних заходів щодо суден. Звернено увагу на окремі прогалини у внутрішньому законодавстві, несистемність змін в інституційному забезпеченні екологічного контролю та підкреслено важливість приєднання до міжнародних угод природоохоронного характеру. Відзначено, що нормативний базис протидії забрудненню портових акваторій доповнюють також зобов'язання за міжнародними угодами глобального та регіонального рівнів. Охарактеризовано концепції «зелених» та «розумних» («інтелектуальних») портів. Акцентовано увагу на взаємопов'язаності компонентів цих систем, взаємному доповненні і неможливості відокремленого впровадження. Авторка відзначає, що система заходів для екологізації та впровадження нових технологій у морських портах охоплює не лише локальні рішення щодо переходу до роботизованих процесів, декарбонізації, використання відновлюваних, ощадливих та інноваційних джерел енергії тощо, а й загальнодержавну політику підтримки таких кроків і створення такої системи державного екологічного контролю, моніторингу та аудиту, яка спрямована на побудову ефективної архітектури дотримання природоохоронного внутрішнього законодавства, міжнародних угод та забезпечує дотримання кращих практик урядування.

Ключові слова: порти, екологізація, публічне адміністрування, правове регулювання, портова діяльність, протидія забрудненню довкілля, екологічний контроль.

Summary

Baranovska V. F. Modernization of ecological control in seaports: legal basis and organizational efforts. –

Article.

The article is devoted to the characteristics of the steps taken in Ukraine to form an updated system of ecological control in seaports. It was noted that the environmental risks for ports are complex due to the spread not only in the water area, but also on unique coastal landscapes, atmospheric air and acoustic environment. It was emphasized that seaports are much more exposed to pollution risks than river ones. This necessitates paying considerable attention to maintaining the ecological balance with an assessment of the impact on ecosystems and the implementation of the best practices of ecological control, monitoring and audit as important elements of the global struggle for the purity of water areas and sustainable development. The state was evaluated of program and current sectoral legislative regulation of the introduction of the ecological imperative in port activities and the implementation of control measures in relation to ships. The attention was drawn to the certain gaps in domestic legislation, non-systemic changes in the institutional provision of ecological control and stressed the importance of joining the international agreements of the environmental nature. It was noted that the normative basis for combating pollution of port waters is also complemented by the obligations under the international agreements of global and regional levels. The concepts were characterized of «green» and «smart» («intellectual») ports. The attention was focused on the interconnectedness of the components of these systems, mutual complement and the impossibility of separate implementation. The author noted that the system of measures for greening and introduction of new technologies in seaports covers not only local decisions on the transition to robotic processes, decarbonization, the use of renewable, economical and innovative energy sources, etc., but also the national policy of supporting such steps and creating such a system of state ecological control, monitoring and audit aimed at building an effective architecture of compliance with the environmental domestic legislation, the international agreements and the ensuring compliance with the best practices of governance.

Key words: ports, ecologization, public administration, legal regulation, port activity, counteraction to environmental pollution, ecological control.