

С. С. Кузнєцов

orcid.org/0000-0002-8607-6414

доктор юридичних наук,

доцент кафедри судноводіння

Приватного вищого навчального закладу

«Одеський морський інститут» у вигляді ТОВ

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ПРИБЕРЕЖНИХ РЕГІОНІВ ТА АКВАТОРІЙ

Вступ. Глобальні тенденції протидії зміні клімату та зменшення згубного впливу цивілізаційної активності на навколишнє середовище визначають вектори сучасних доктринальних та експериментальних розробок у сферах взаємодій «людина – техніка», «людина – технології» та «людина – довкілля». Значної активізації вони набули у судноплавстві та портовій діяльності, що спричиняють значне забруднення вод, повітря та ґрунтів, а також негативно впливають на якість життя прибережних громад. За даними Доповіді Програми ООН з навколишнього середовища «Управління прибережними ресурсами: значення для формування сталої блакитної економіки» (United Nations Environment Programme, 2021), 80% усіх забруднень моря мають суходольне походження (р. 5). Зниженню цього показника сприятимуть кілька чинників: оновлення законодавства, створення ефективної мережі уповноважених владних суб'єктів, залучення науково-дослідних установ і громадських формувань та використання систем управління ризиками. Урахування місцевих особливостей та вироблення найбільш прийнятних моделей адміністрування промислової, транспортної, містобудівної та рекреаційної діяльності лежить в основі концепції інтегрованого управління та сприяє схваленню комплексних рішень для сталого розвитку та збереження локальних екосистем, здоров'я і традицій населення.

Порядок денний на XXI століття (UN, 1992) встановлює зобов'язання прибережних держав здійснювати інтегроване управління та забезпечувати сталий розвиток прибережних територій і морського середовища, які перебувають під їх національною юрисдикцією. Це підтверджують Цілі сталого розвитку ООН (UN, 2015): Ціль 14 «Збереження морських ресурсів», Ціль 11 «Сталий розвиток міст і громад» та Ціль 13 «Пом'якшення наслідків зміни клімату». Морська доктрина України на період до 2035 року (Кабінет Міністрів України, 2018) визнає інтегроване прибережне управління одним з ключових принципів правового регулювання розвитку приморських регіонів, і підкреслює важливість його впровадження для динамічного зростання таких місцевостей і удосконалення управління морегосподарською діяльністю. Різноманітність діяльності у прибережних регіонах та складні управлінські механізми формують багаторівневі системи публічного адміністрування та комплексні правові режими територій та акваторій, що поєднують різні за характером субординаційні та координаційні впливи і зв'язки, а глобальні тренди цифрової трансформації, екологізації та орієнтація на місцеві особливості визначають напрями їхньої подальшої оптимізації.

Проблематика удосконалення правового режиму прибережних регіонів, їх публічного адміністрування, інтегрованого управління, цифровізації, екологізації та морського просторового планування дедалі більше висвітлюється в українській правовій доктрині (Т. Аверочкіна, Н. Коваль, Б. Кормич, Ю. Сергєєв та інші). Це пов'язано із залученням транспортної системи України до загальноєвропейських ініціатив, прагненням відповідального запозичення, адаптації та впровадження кращих управлінських практик в умовах Індустрії 4.0 та необхідністю зменшення антропогенного тиску на довкілля. Дослідження режиму підводної культурної спадщини з інтеграцією до систем комплексного прибережного управління та забезпечення реалізації стратегії сталого розвитку набуло значного розвитку переважно у зарубіжних розробках (А. Вальєга, К. Ван Бален, Ф. Каллегарі, Д. Піндер, М. Пітерс, С. Хакзад та інші) та сформувало окремий напрямок комплексних наукових праць, присвячених розвитку при-

морських зон. **Метою** статті є визначення можливостей оновлення нормативного регулювання впровадження екологічних ініціатив та цифрових рішень у систему управління портами та портовими містами в Україні, а також охорони і збереження підводної культурної спадщини у контексті інтегрованого управління прибережними регіонами.

1. Порти під впливом екологізації та цифрової трансформації

Вузлове положення і значення портових територій та акваторій для стабільної роботи місцевих, регіональних та глобальних ланцюгів постачання зумовлює їх особливий вплив на країни у цілому, окремі населені пункти, зональний рівень зайнятості та навколишнє середовище. Такий вплив охоплює як позитивні (безпекові, економічні, політичні) аспекти, так і низку екологічних загроз із відстроченими часовими та просторовими наслідками. Це змушує сучасні порти шукати нові шляхи мінімізації таких ризиків, об'єднувати зусилля для оптимізації управлінських рішень, а подекуди – ініціювати оновлення нормативного регулювання та звертатися до використання давніх транспортних комунікацій. Зростання обсягів перевезень і безперервне функціонування портового обладнання призводять до збільшення викидів парникових газів, залишків згоряння вуглеводнів, забруднення акваторій і високих енерговитрат, що зумовлює більшу увагу до впровадження екологічно чистих технологій, перехід на альтернативні види палива і цифрові рішення для оптимізації часу на портові операції, регулювання руху суден, спостереження за станом забруднення акваторій і кліматичними явищами. Автоматизація, цифровізація і забезпечувані ними інтелектуальні системи моніторингу, пришвидшення логістичних та виробничих процесів, а також використання відновлювальних джерел енергії сприяють зниженню вуглецевого сліду та підвищенню екологічної стійкості портів і судноплавства у цілому. Поеднання таких ініціатив і технологій сприяє сталому розвитку портової діяльності, виступає ключовим напрямом її оновлення та демонструє активізацію зусиль для «зеленого переходу» і протидії забрудненню, а позитивний ефект запровадження сучасних технологій стимулює розвиток інших прибережних галузей промисловості і сфери обслуговування. Як зазначають Ю. Сергєєв та Н. Коваль, «інвестуючи у «зелені» технології, відновлювані джерела енергії, автоматизацію контейнерних терміналів та ефективні стратегії управління відходами, порти можуть зробити значний внесок у боротьбу зі зміною клімату, зменшити антропогенне навантаження на прибережні території та зберегти аквакультуру» (Сергєєв & Коваль, 2024, с. 413).

Прикладами успішних екологічних ініціатив, що уже впроваджені у різних регіонах світу, є морські коридори з нульовим рівнем викидів, створені між портами держав, що дотримуються рекомендацій Клайдбанкської декларації (COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors; Edwardes-Evans, 2021). Вона передбачила створення щонайменше шести зелених коридорів до середини поточного десятиліття, а також поступове розширення ініціативи шляхом збільшення кількості маршрутів, їхньої довжини та кількості суден.

З моменту ухвалення Декларації, згідно з Річним звітом про розвиток зелених транспортних коридорів (Global Maritime Forum, 2024), було започатковано понад шістдесят подібних ініціатив, що об'єднали зусилля державного та приватного секторів. Географія оголошених зелених коридорів свідчить про їхню концентрацію у Північній Америці, Північній та Східній Європі й Східній Азії, що узгоджується з регіональними стратегіям декарбонізації. За особливостями створення та функціонування такі коридори класифікуються на: 1) *порт-орієнтовані*, зокрема започатковані у 2022 р. коридори між Лос-Анджелесом, Шанхаєм, Сінгапуром та іншими містами, залученими до Ініціативи C40, яка сприяє боротьбі зі зміною клімату через дружні до природи адміністративні рішення, відновлювану енергетику, сталу мобільність, ефективне управління водними ресурсами та відходами (C40 Cities Finance Facility, n.d.). Такі коридори спрямовані на скорочення викидів вуглецю у судноплавстві та портовій діяльності, а також на мінімізацію негативного впливу на місцеві громади, зокрема шляхом покращення якості повітря та охорони навколишнього середовища у портових містах; 2) *маршрутоцентричні*, наприклад, коридор для перевезень залізної руди у регіоні Західна Австралія – Східна Азія. Вони не прив'язані до конкретних портів, а визначаються стратегічними інтересами держав (р. 12) і є результатом реалізації загальнодержавної політики за участю транспортних підприємств, зокрема портів та судноплавних компаній.

З метою оптимізації та розширення екологічної функції, реалізація ініціативи «зелених» коридорів може поєднуватися з іншими промисловими та природоохоронними рішеннями, якими, серед іншого, урахуватимуться інтереси місцевих громад та створюватимуться компоненти інтегрованого управління у приморських регіонах. До таких рішень належать: розвиток проєктів зі створення та оновлення портової інфраструктури для використання альтернативних видів палива (зрідженого природного газу, водню, аміаку та етанолу) та їх вироблення (підприємства хімічної промисловості, вітрові, припливні, хвильові генератори енергії та сонячні батареї), забезпечення причалів «зеленою» береговою енергетикою для суден і портового обладнання, розвиток систем управління відходами, стічними та баластними водами, шумовим та світловим забрудненням, ефективний та позбавлений корупційних ризиків екологічний контроль, а також орієнтування судноремонтних та суднобудівних заводів на пошук інноваційних рішень для судових двигунів, автономізації управління і технологій уловлювання та утилізації продуктів згоряння вуглеводнів. Можливою також є інтеграція «зелених» коридорів з ширшими проєктами зі збереження прибережного довкілля (зокрема, морських охоронюваних і особливо уразливих морських районів, заповідних зон тощо) та регіональними транспортними ініціативами (наприклад, щодо обмеження швидкості задіяних суден, уникнення місць сезонної концентрації тваринного світу тощо).

Крім того, зважаючи на особливу залученість місцевого населення до таких ініціатив, важливим визнається співробітництво на локальному рівні. Як зазначається у дослідженні «Напрямок співпраці: добре урядування для зелених судноплавних коридорів» (C40 Cities & Arup, 2024), взаємодія з прибережними громадами у цій сфері здійснюється через: 1) узгодження керівних принципів і бачення майбутнього коридору з цінностями спільнот для побудови довірчих відносин, прозорості та забезпечення представництва через різноманітні види взаємодій (особиста участь та ротація представників в обговореннях, формування масивів відкритих даних тощо); 2) участь сторонньої організації у презентації переваг створення коридору; 3) урахування соціальних вигід від кліматичних дій; 4) залучення місцевих державних установ, які представляють потреби своїх місцевих виборців; 5) реалізацію ширших угод про переваги для місцевої громади у рамках інфраструктурних або інших проєктів розвитку (нові робочі місця і освітні пропозиції, економічні внески та створення нових об'єктів соціальної сфери) (р. 19).

В умовах цифрової трансформації ці та інші проєкти модернізації портової інфраструктури і судноплавства поєднуються з впровадженням автономних пристроїв (роботизованих систем і дронів приладів), цифрових сервісів та програмних продуктів, що дозволяють спростити та прискорити звичайні портові формальності, операції з вантажами, оформлення пасажирів, виконання небезпечних робіт, оптимізувати підхідні маршрути тощо. Це пов'язано з тим, що сучасні «смарт-порти» комбінують природоохоронні заходи з технічними і технологічними інноваціями, зменшуючи вплив «людського фактора», пов'язаного з помилками при обробці даних і кваліфікаційними недоліками, та підвищуючи продуктивність. «Зелені» порти та судноплавство допомагають скоротити викиди парникових газів, забруднення повітря та шум, особливо у районах поблизу портів, а міська підтримка зеленого судноплавства допомагає розвивати пропозицію і попит на паливо з нульовим або значно зниженим рівнем викидів, покращувати якість роботи та умови для робітників (C40 Knowledge, 2024).

Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року (Кабінет Міністрів України, 2013) передбачено «впровадження смарт-інфраструктури, екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел», а також «забезпечення функціонування морських портів на інноваційній основі відповідно до концепцій “смарт-порт”, “енерго-ефективний порт” та “зелений порт”». Морська доктрина України на період до 2035 року також не залишає поза увагою інноваційний розвиток судноплавства та портової діяльності, підкреслюючи важливість «інноваційної моделі розвитку морської індустрії», впровадження інновацій у суднобудуванні, військовій (військово-морській) справі і діяльності морських кластерів у приморських регіонах. При цьому, як зазначається у сучасних дослідженнях, «для України реалізація концепцій розумних та зелених портів (портів 4.0), впровадження інте-

лектуальних систем управління портовою діяльністю поки перебуває на етапі початкового опрацювання» (Кормич & Аверочкіна, 2024, с. 297). Це підтверджується тим, що провідні для галузі Закон «Про морські порти України» (Верховна Рада України, 2012) та Кодекс торговельного мореплавства (Верховна Рада України, 1995) зазначені тенденції не враховують і очікують на внесення змін, що стосуватимуться: 1) використання електронного документообігу (електронних коносаментів, систем обміну даними та їхнього аналізу між портами регіону/субрегіону тощо), 2) упровадження «розумних» систем управління портовою діяльністю та судноплавством у портовій акваторії (створення цифрових «близнюків» портів), 3) використання автономних допоміжних суден і дронів-спостерігачів для контролю забруднення води і повітря, 4) розробки програм протидії кіберзагрозам у портовій та пов'язаних з нею видів діяльності, 5) переходу на екологічні види палива та 6) співробітництва у формуванні «зелених» коридорів або їх інтеграції до діючих транспортних ініціатив. Реалізація зазначених пропозицій зумовить також приєднання до міжнародних угод, запозичення кращих практик адміністрування, модернізацію навчальних дисциплін та наборів фахових компетентностей, спричинить оновлення законодавства з метою спрощення адміністративних формальностей на шляху впровадження інновацій, оптимізації контрольних екологічних процедур, а також надання податкової і регуляторної підтримки розгортанню таких систем в усіх морських та річкових портах держави.

2. Підводна культурна спадщина у концепції прибережного інтегрованого управління

Оскільки розвиток і розквіт людської цивілізації завжди були пов'язані з безперешкодним доступом до водних ресурсів та природних транспортних шляхів, значна частина усесвітньої культурної спадщини, зокрема й підводної, зосереджена у прибережних регіонах. Взаємодія людини з морями, океанами та ріками у прибережних районах значно вплинула на місцевості та відіграє важливу роль у формуванні прибережної культурної спадщини. Цей цивілізаційний ландшафт, що охоплює суходол, акваторії та підводний світ, є важливою частиною культурних ресурсів суспільства, і хоча інтегроване управління прибережними зонами теоретично ураховує значущість культурних екосистем, на практиці вони здебільшого не охоплюються комплексними планами управління прибережними зонами, планами розвитку портів та інших інфраструктурних проєктів. Ігнорування культурних ресурсів призводить до значних втрат у сферах етнічної ідентичності населення окремих місцевостей; туризму, відпочинку та освіти; формування екологічних знань, навичок та технологій, пов'язаних з відповідальним управлінням довкіллям; та можливостей для формування соціо-культурного капіталу (Khakzad et al., 2015). Крім того, природні явища – коливання рівня води, шторми, повені, посухи – загрожують як наземній, так і підводній спадщині, особливо вразливим пам'яткам у небезпечних зонах стикування (Vallega, 2003, р. 6), що потребує розробки комплексних заходів для їхнього захисту з урахуванням змін клімату, економічного розвитку, соціальної справедливості та протидії неправомірному втручання. Правові режими її охорони та збереження мають органічно та раціонально інтегруватися до систем комплексного управління такими територіями, проєктів інфраструктурної розбудови та судноплавства.

У Порядку денному на XXI століття закріплено концептуальні принципи інтегрованого (комплексного) управління прибережними районами, які безпосередньо пов'язані з удосконаленням правового режиму прибережної культурної спадщини. До їх складу належать: 1) збалансований розвиток з поєднанням цілей забезпечення цілісності екосистем, ефективності економіки та соціальної справедливості з охопленням прав майбутніх поколінь; 2) просторова інтеграція, що з'єднує прибережний суходол, акваторії та атмосферу у єдиній системі управління; 3) часова інтеграція, за якої короткострокові дії та стратегії перетворюються на довгострокові перспективи та програми; 4) правова інтеграція, що передбачає узгодження національних і міжнародних норм для ефективного регулювання; 5) юрисдикційна інтеграція, за якої підсуверенні та підюрисдикційні акваторії охоплюються унікальною програмою управління; 6) координація рішень, коли дії усіх керуючих суб'єктів мають бути погоджені та оптимізовані з метою розробки та реалізації комплексних програм управління прибережними зонами; та 7) соціальна інтеграція, що забезпечує участь місцевих громад в управлінні прибережними зонами (Callegari & Vallega, 2002, р. 228).

Конвенція про охорону підводної культурної спадщини (UNESCO, 2001) передбачає, що «Держави-учасниці на здійснення свого суверенітету мають виключне право регулювати й дозволяти діяльність, спрямовану на підводну культурну спадщину, у своїх внутрішніх водах, архіпелажних водах і територіальному морі». Ця норма та текст Конвенції у цілому є базованими на стандартах Конвенції з морського права (UN, 1982) щодо зонування морських просторів, дії у них суверенітету, суверенних прав та юрисдикції держав, а можливість поширення стандартів Конвенції ЮНЕСКО на внутрішні неморські води (відповідно до ст. 28) сприяє поширенню передбаченого нею охоронного режиму на внутрішньоконтинентальні акваторії.

В європейській Морській директиві 2014/89/EU (European Parliament & Council, 2014) підкреслюється, що «високий і швидко зростаючий попит на морський простір для різних цілей, таких як установки для виробництва енергії з відновлюваних джерел, розвідка та експлуатація нафти і газу, морське судноплавство і рибальство, збереження екосистем та біорізноманіття, видобуток сировини, туризм, об'єкти аквакультури та підводне культурне надбання, а також численні навантаження на прибережні ресурси вимагають комплексного підходу до планування та управління». Раніше у Європейському кодексі поведінки для прибережних зон (Council of Europe, 1998) відзначалося, що «масштаб діяльності у прибережній зоні має відповідати природним, культурним та фізичним характеристикам навколишньої території і має забезпечувати збереження місцевої культурної спадщини», що стало відправним положенням для дослідження можливостей інкорпорації прибережної культурної спадщини до програм місцевого та регіонального сталого розвитку.

З огляду на важливість культурної спадщини для вивчення історії людства, розвитку технічної думки, простеження генези місцевих громад та їхніх традицій, інтегроване управління його підводним та прибережним складниками має охоплювати стратегічний, правовий, управлінський і просторовий аспекти, що базовані на принципах Порядку денного на XXI століття. Стратегічний аспект визначає спрямованість державної політики на збереження об'єктів культурної спадщини та формування культурної, наукової та морської політик, зокрема морської інтегрованої політики, що спрямована на пом'якшення наслідків впливу антропогенної активності, сталий локальний та регіональний розвиток та органічне поєднання місцевих переваг для досягнення максимального соціально-економічного ефекту.

Правовий аспект передбачає закріплення стратегічних підходів у документах довгострокового планування, внесення змін і доповнень до законодавства, а також посилення відповідальності за порушення встановлених норм. Управлінський аспект отримує прояв у розробці кращих практик адміністрування, налагодженні взаємодії між різними рівнями управління та оптимізації співпраці між владними структурами, наддержавними інституціями, приватним і громадським сектором. Цей напрям також передбачає встановлення кращих видів використання ресурсів та обмеження несприятливого впливу, використання різноманітних цифровізованих рішень, моніторинг реалізованих заходів та управління ризиками.

Просторовий аспект стосується конкретних локацій впровадження інтегрованого прибережного управління та пов'язаний, серед іншого, з картуванням територій та об'єктів, що підлягають охороні, урахуванням та поєднанням місцевих виробництв, транспортних комунікацій і традиційних активностей для створення оптимальних моделей їх взаємодії. Він може охоплювати як окрему невелику територію, так і ширший регіон, які, у свою чергу, можуть інтегруватися до масштабніших форм співпраці, зокрема у прикордонному чи наддержавному регіональному контексті.

Поєднання цих аспектів зумовлює низку пропозицій з оновлення українського законодавства та практики публічного адміністрування режиму приморських регіонів, підводної культурної спадщини та використання внутрішніх неморських узбереж'їв з урахуванням інтегрованого підходу, який у цілому сприйнятий законодавством України. Так, відповідно до Методики розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації (Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018), «інтегрований підхід – підхід, який застосовується під час розроблення проектів регіональних стратегій

і плану заходів та передбачає поєднання секторальної (галузевої), територіальної (просторової) та управлінської складових державної регіональної політики». Крім Морської доктрини України на період до 2025 року, необхідність інтегрованого управління підкреслено у Морській природоохоронній стратегії України (Кабінет Міністрів України, 2021), проте без зазначення про підводну культурну спадщину, а в Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки (Кабінет Міністрів України, 2020) її згадано, але без зв'язування з інтегрованим управлінням територіями. Відповідні зміни та доповнення можуть стосуватися розробки нормативного регулювання режиму об'єктів підводного культурного надбання, включення питань їх захисту до місцевих та регіональних планів розвитку, чіткого розподілу повноважень між керуючими суб'єктами як у вертикальній, так й у горизонтальній площині, ширшого залучення місцевих громад до управління прибережними ландшафтами, запровадження систем моніторингу та управління природоохоронними ризиками з урахуванням культурного складника сформованих екосистем, а також цифровізації, автоматизації, податкової та регуляторної підтримки інновацій.

Таким чином, інтегроване управління прибережними районами та підводною культурною спадщиною базується на міжсекторальній взаємодії, де збереження історичних цінностей, розвиток економіки, екологічна стійкість та соціальні інтереси формують єдину комплексну систему. Гармонізація цих складників дозволяє не лише ефективно захистити культурну спадщину, а й сприяти сталому розвитку регіонів, зміцненню міжнародної співпраці та формуванню сучасних моделей управління прибережними ресурсами. Подальший розвиток механізмів інтегрованого управління, впровадження міжнародних стандартів, цифрових технологій та міжгалузевого співробітництва сприятиме збалансованому використанню морських та прибережних ресурсів, забезпечуючи довготривалий позитивний ефект для майбутніх поколінь.

Висновки. Концепція інтегрованого управління прибережними регіонами, сприйнята та активно впроваджувана у багатьох державах, є вдалим взірцем спрямованості на урахування місцевих ініціатив та особливостей, забезпечення сталого розвитку територій відповідно Порядку денного на XXI століття та Цілей сталого розвитку ООН. Вона є «відкритою» до інновацій та збереження культурних традицій, формує нові можливості та підходи до адміністрування різноманітних видів діяльності. Поряд із цим, вона є складною як для нормативного регулювання, так й для управління через охоплення нових і нових сфер, що зумовлює необхідність оновлення законодавства та кращих адміністративних практик для тих держав, що є відповідальними та сумлінними у дотриманні екологічного імперативу та зменшенні антропогенного тиску на довкілля заради майбутніх поколінь.

Література

- Верховна Рада України. (2012, 17 травня). Закон про морські порти України № 4709-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
- Верховна Рада України. (1995, 23 травня). Кодекс торговельного мореплавства. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2018, 18 грудня). Постанова про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року № 1108. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-п#n11>
- Кабінет Міністрів України. (2020, 5 серпня). Постанова про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки № 695. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-п#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2013, 11 липня). Розпорядження про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року № 548-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р#Text>
- Кабінет Міністрів України. (2021, 11 жовтня). Розпорядження про схвалення Морської природоохоронної стратегії України № 1240-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-р#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>
- Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. (2018, 27 грудня). Наказ про внесення змін до наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31 березня 2016 року № 79. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-19#n13>

- Сергеев Ю.В., Коваль Н.О. (2024). Екологізація портової діяльності: кращі практики та оновлення правового регулювання в Україні. *Право і суспільство*, 2, 410–415. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.57>
- Akhavan, M. (2024). 'Go Green': Conceptualising a Worldwide Glossary and Taxonomy on Maritime Green Corridors. In *Green Shipping Corridors. Opening Remarks* (pp. 9–15). <https://surl.li/xalnmn>
- C40 Cities & Arup. (April 2024). Navigating collaboration: Good governance for green shipping corridors. <https://surl.li/whngkq>
- C40 Cities Finance Facility. (n.d.). We collaborate to build solutions that serve all residents. <https://c40cff.org/about-c40-cff>
- C40 Knowledge. (2024, April). Navigating collaboration: Good governance for green shipping corridors. <https://surl.li/oyhsjr>
- Callegari F., & Vallega, A. (2002). Coastal cultural heritage: a management tool. *Journal of Cultural Heritage*, 3(3), 227–236. [https://doi.org/10.1016/s1296-2074\(02\)01181-0](https://doi.org/10.1016/s1296-2074(02)01181-0)
- COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors. <https://surl.li/mqueji>
- Council of Europe. (1998). European Code of Conduct for Coastal Zones. <http://www.vliz.be/imisdocs/publications/ocrd/248014.pdf>
- Edwardes-Evans, H. (2021, 10 November). COP26: 22 countries sign Clydebank Declaration to boost green shipping. <https://surl.li/pfidlx>
- European Parliament, Council. (2014, 23 July). Directive establishing a framework for maritime spatial planning No 2014/89/EU. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/89/oj/eng>
- Global Maritime Forum. (2024). Annual Progress Report on Green Shipping Corridors, 2024. <https://surl.li/utuych>
- Khakzad, S., Pieters, M., & Van Balen, K. (2015). Coastal cultural heritage: A resource to be included in integrated coastal zone management. *Ocean & Coastal Management*, 118, 110–128. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2015.07.032>
- UN. (1982). Convention on the Law of the Sea. <https://surl.li/svacyq>
- UN. (1992). AGENDA 21. <https://surl.gd/ulqgxh>
- UN. (2015). THE 17 GOALS. <https://sdgs.un.org/goals>
- UNESCO. (2001). Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000126065>
- United Nations Environment Programme. (2021). Governing Coastal Resources – Implications for a Sustainable Blue Economy. <https://surl.li/shpztc>
- Vallega, A. (2003). The coastal cultural heritage facing coastal management. *Journal of Cultural Heritage*, 4(1), 5–24. [https://doi.org/10.1016/s1296-2074\(03\)00004-9](https://doi.org/10.1016/s1296-2074(03)00004-9)

References

- Verkhovna Rada Ukrainy. (2012, 17 travnia). Zakon pro morskі porty Ukrainy № 4709-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> [in Ukrainian].
- Verkhovna Rada Ukrainy. (1995, 23 travnia). Kodeks torhovelnogo moreplavstva. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2018, 18 hrudnia). Postanova pro vnesennia zmin do Morskoї doktryny Ukrainy na period do 2035 roku № 1108. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-п#n11> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2020, 5 serpnia). Postanova pro zatverdzhennia Derzhavnoi stratehii rehionalnoho rozvytku na 2021-2027 roky № 695. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-п#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2013, 11 lypnia). Rozporiadzhennia pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskikh portiv Ukrainy na period do 2038 roku № 548-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-п#Text> [in Ukrainian].
- Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021, 11 zhovtnia). Rozporiadzhennia pro skhvalennia Morskoї pryrodookhoronnoi stratehii Ukrainy № 1240-r. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-п#Text> [in Ukrainian].
- Kormych, B.A. & Averochkina, T.V (2024). Public administration of the maritime sector: digitalization, automation and updating of the legal basis. *Law and Public Administration*, 1, 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41> [in Ukrainian].
- Ministerstvo rehionalnoho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunalnoho hospodarstva Ukrainy. (2018, 27 hrudnia). Nakaz pro vnesennia zmin do nakazu Ministerstva rehionalnoho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunalnoho hospodarstva Ukrainy vid 31 bereznia 2016 roku № 79. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-19#n13> [in Ukrainian].
- Sergeyev, Yu.V. & Koval, N.O. (2024). Ecologization of port operations: trends in management practices and Ukrainian legislation. *Law and Society*, 2, 410–415. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.57> [in Ukrainian].

- Akhavan, M. (2024). 'Go Green': Conceptualising a Worldwide Glossary and Taxonomy on Maritime Green Corridors. In *Green Shipping Corridors. Opening Remarks* (pp. 9–15). <https://surl.li/xalnmn>
- C40 Cities & Arup. (April 2024). Navigating collaboration: Good governance for green shipping corridors. <https://surl.li/whngkq>
- C40 Cities Finance Facility. (n.d.). We collaborate to build solutions that serve all residents. <https://c40cff.org/about-c40-cff>
- C40 Knowledge. (2024, April). Navigating collaboration: Good governance for green shipping corridors. <https://surl.li/oyhsjr>
- Callegari F., & Vallega, A. (2002). Coastal cultural heritage: a management tool. *Journal of Cultural Heritage*, 3(3), 227–236. [https://doi.org/10.1016/s1296-2074\(02\)01181-0](https://doi.org/10.1016/s1296-2074(02)01181-0)
- COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors. <https://surl.li/mqueji>
- Council of Europe. (1998). European Code of Conduct for Coastal Zones. <http://www.vliz.be/imisdocs/publications/ocrd/248014.pdf>
- Edwardes-Evans, H. (2021, 10 November). COP26: 22 countries sign Clydebank Declaration to boost green shipping. <https://surl.li/pfidlx>
- European Parliament, Council. (2014, 23 July). Directive establishing a framework for maritime spatial planning No 2014/89/EU. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/89/oj/eng>
- Global Maritime Forum. (2024). Annual Progress Report on Green Shipping Corridors, 2024. <https://surl.li/utuych>
- Khakzad, S., Pieters, M., & Van Balen, K. (2015). Coastal cultural heritage: A resource to be included in integrated coastal zone management. *Ocean & Coastal Management*, 118, 110–128. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2015.07.032>
- UN. (1982). Convention on the Law of the Sea. <https://surl.li/svacyq>
- UN. (1992). AGENDA 21. <https://surl.gd/ulqgxh>
- UN. (2015). THE 17 GOALS. <https://sdgs.un.org/goals>
- UNESCO. (2001). Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000126065>
- United Nations Environment Programme. (2021). Governing Coastal Resources – Implications for a Sustainable Blue Economy. <https://surl.li/shpztc>
- Vallega, A. (2003). The coastal cultural heritage facing coastal management. *Journal of Cultural Heritage*, 4(1), 5–24. [https://doi.org/10.1016/s1296-2074\(03\)00004-9](https://doi.org/10.1016/s1296-2074(03)00004-9)

Анотація

Кузнецов С. С. Деякі аспекти правового режиму прибережних регіонів та акваторій. – Стаття.

Статтю присвячено визначенню окремих напрямів удосконалення правового регулювання діяльності у прибережних регіонах з урахуванням концепції інтегрованого управління. Для дослідження обрано два напрями: портову діяльність та адміністрування режиму підводної культурної спадщини. У першій частині статті окреслено вплив глобальних тенденцій екологізації та цифрової трансформації на функціонування сучасних портів, їх інкорпорацію до систем комплексного управління з метою підсилення природоохоронних можливостей для збереження прибережних екосистем. Зауважено, що документи довгострокового стратегічного планування розвитку морської галузі України передбачають необхідність та важливість функціонування портів з урахуванням сучасних інноваційних технологій та підходів, але Кодекс торговельного мореплавства та Закон України «Про морські порти України» поки не ураховують цих тенденцій. Запропоновано низку галузевих законодавчих змін щодо цифровізації, автоматизації та екологізації портової діяльності. Їх реалізація зумовить приєднання до міжнародних угод, запозичення кращих зарубіжних практик адміністрування, модернізацію навчання, оновлення законодавства з метою спрощення адміністративних формальностей, надання податкової та регуляторної підтримки. Друга частина статті актуалізує питання збереження культурної спадщини при формуванні та реалізації місцевих та регіональних програм розвитку. Звертається увага на те, що правові режими охорони та збереження об'єктів підводного культурного надбання мають органічно та раціонально інтегруватися до систем комплексного управління територіями, проєктів інфраструктурної розбудови та судноплавства. Відзначено, що ефективне управління підводною культурною спадщиною у рамках прибережного інтегрованого управління потребує комплексного підходу, що поєднує стратегічний, правовий, управлінський та просторовий аспекти, а також активну взаємодію різних галузей з метою забезпечення сталого розвитку прибережних територій та збереження культурної спадщини для майбутніх поколінь.

Ключові слова: морська діяльність, екологізація, прибережні води, цифровізація, публічне адміністрування, екологічний контроль, портова діяльність, інноваційний розвиток портів, підводна культурна спадщина, інтегроване управління.

Summary

Kuznietsov S. S. Some aspects of the legal regime of coastal regions and area of waters. – Article.

The article is devoted to the definition of separate directions of improvement of legal regulation of activity in coastal regions taking into account the concept of integrated management. Two directions were chosen for the study: the port activities and the administration of the underwater cultural heritage regime. The first part of the article has been outlined the impact of global trends in greening and digital transformation on the functioning of modern ports, their incorporation into integrated management systems in order to strengthen environmental capabilities for the preservation of coastal ecosystems. It has been noted that the documents of the long-term strategic planning of the development of the maritime industry of Ukraine provide for the necessity and the importance of functioning of ports, taking into account the modern innovative technologies and approaches, but the Merchant Shipping Code and the Law of Ukraine “On the Seaports of Ukraine” do not take into account these trends yet. A number of sectoral legislative changes have been proposed on digitalization, automation and greening of port activities. Their implementation will lead to the joining the international agreements, borrowing the best foreign administration practices, modernizing training, updating legislation in order to simplify administrative formalities, providing tax and regulatory support. The second part of the article has been actualized the issue of preserving cultural heritage in the formation and implementation of local and regional development programs. The attention has been drawn to the fact that the legal regimes for the protection and preservation of objects of underwater cultural heritage should be organically and rationally integrated into the systems of the integrated territory management, infrastructure development projects and shipping. It has been noted that the effective management of underwater cultural heritage within the framework of coastal integrated management requires an integrated approach that combines strategic, legal, managerial and spatial aspects, as well as active interaction of various industries in order to ensure sustainable development of coastal territories and preservation of cultural heritage for future generations.

Key words: maritime activity, greening, coastal waters, digitalization, public administration, environmental control, port activity, innovative port development, underwater cultural heritage, integrated management.