

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

БАРАНОВСЬКА ВАЛЕНТИНА ФЕДОРІВНА

УДК 342.95:351.777:656.615

ДИСЕРТАЦІЯ
ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ
У МОРСЬКИХ ПОРТАХ: ОНОВЛЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ

спеціальність 081 Право
галузь знань 08 Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ В. Ф. Барановська

Науковий керівник
АВЕРОЧКІНА Тетяна Володимирівна,
доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2026

АНОТАЦІЯ

Барановська В.Ф. Публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах: оновлення концепції. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право (галузь знань 08 Право). – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2026.

Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням, в якому представлено комплексний аналіз розвитку науково обґрунтованої концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах. Метою роботи є підвищення ефективності такого контролю шляхом застосування принципів «доброго урядування» та екологічної безпеки з одночасним оновленням інституційної архітектури та галузевого законодавства.

У дисертації уперше систематизовано практики та наукові підходи до екологізації портової діяльності. Представлено класифікацію етапів формування сучасного механізму управління охороною довкілля у морських портах. Концептуалізовано публічне адміністрування природоохоронних процедур у портах. У роботі пропонується розподіл екологізації портів на «внутрішній» та «зовнішній» напрями з формуванням інтегрованої моделі, що поєднує екологічні стандарти, інновації та цифровізацію. Розкрито особливості застосування глобальних та європейських правових інструментів і політик для запобігання та боротьби із забрудненням морських портових акваторій та вирішення питань компенсації за завдану шкоду. У дисертації уточнено особливості та значення добровільних міжнародних координаційних ініціатив для реалізації правових стандартів та кращих практик адміністрування у сфері контролю забруднення морського середовища, у т.ч. акваторії портів. Виявлено тенденції формування національних правових засад портового екологічного

контролю в Україні. Уточнено також форми і методи публічного адміністрування та екологічного контролю у морських портах, охарактеризовано їх рівні та сформульовано загальні та спеціальні визначення. У дисертації сконструйовано авторську концепцію оновлення публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах.

Під час опрацювання проблематики дослідження було запропоновано низку удосконалень у сферах: розвитку концепції інтегрованого управління прибережними регіонами; застосування принципів «доброго урядування» у морській та портовій діяльності; уточнення теоретичних підходів до публічного адміністрування, включаючи взаємозв'язки між контролем, наглядом, моніторингом та аудитом; конкретизації особливостей інструментів публічного адміністрування у рамках оновлення адміністративного права України, а також щодо наукових положень про реалізацію міжнародних угод у рамках національних механізмів публічного адміністрування, концепцій взаємодії морських портів та населених пунктів, розвитку «зелених» і «розумних» портів.

У дисертаційному дослідженні запропоновано авторські визначення понять «портова діяльність», «публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур у морських портах» та «публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах України»; встановлення спеціального режиму природоохоронних, контрольних та моніторингових заходів для портових міст у програмних документах довгострокового планування розвитку морських портів та природоохоронної сфери; доповнення проекту Закону України «Про державний екологічний контроль» та Стратегії реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року окремими розділами, присвяченими екологічному контролю у морських портах. Запропоновано також функціонально-цільову класифікацію проявів (форм та методів, або інструментів) публічного адміністрування та

здійснення екологічного портового контролю з розкриттям особливостей їх реалізації, а також шляхи оновлення публічного адміністрування екологічного портового контролю в Україні.

У дисертаційному дослідженні зазначається, що системи екологічного моніторингу у морських портах еволюціонували з урахуванням історичних підходів та сучасних принципів сталого розвитку. У роботі запропоновано виокремлювати первинний, індустріальний та сучасний етапи їх становлення. Публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур охоплює діяльність уповноважених органів щодо встановлення, реалізації, контролю та забезпечення дотримання екологічних стандартів і правил у морських портах та їхніх акваторіях. Його компонентами є організаційні, правові, економічні та аналітичні інструменти для запобігання забрудненню води, повітря, ґрунтів, акустичного та світлового середовища із забезпеченням ефективного використання і дотримання екологічних стандартів.

Портова діяльність охоплює організаційні, управлінські, виробничі та економічні процеси у морських портах для забезпечення ефективної роботи портової інфраструктури, торговельного мореплавства та охорони довкілля. Екологізація портової діяльності охоплює «внутрішній» та «зовнішній» напрямки, що спрямовані на формування механізму дотримання природоохоронних стандартів.

Визначено ключові особливості глобальних, регіональних і національних правових і організаційних засад екологічного контролю у портах з акцентом на держави прапора, держави порту та прибережні держави. Добровільні ініціативи щодо зменшення екологічного тиску від морського транспорту та портової діяльності охоплюють цифровізацію, автоматизацію та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Вони ґрунтуються на ключових міжнародних угодах у сфері протидії забрудненню моря та спрямовані на їх реалізацію, а також на впровадження кращих практик відповідно до міжнародних стандартів.

Наголошується, що розпорошення норм про екологічний контроль та моніторинг у значній кількості документів програмного регулювання морської та портової діяльності в Україні не сприятиме формуванню якісної нормативної бази для такої діяльності, а недостатня увага до взаємодії портів та портових міст вимагає систематичного перегляду підходів до управління припортовими територіями та акваторіями. Пропонується доповнити Морську доктрину України на період до 2035 року (підрозділ «Екологічні аспекти розвитку приморських регіонів») нормами щодо припортових зон та портових міст, організації їхньої взаємодії, враховуючи значний вплив на них портової та пов'язаної з нею логістичної діяльності. А у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року та Морській природоохоронній стратегії України – конкретизувати їх шляхом консолідації положень про спеціальний режим екологічного контролю та моніторингових заходів.

У дисертації запропоновано розглядати публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах України у загальному розумінні як багаторівневу систему управління. Ця система охоплює міжнародний, загальнонаціональний, регіональний та локальний рівні, кожен з яких має власні інституції, зміст, методи та форми реалізації. Такий підхід забезпечує формування організаційно-правового середовища екологічної безпеки портів і пов'язаної з ними діяльності за допомогою комплексу відповідних заходів.

У спеціальному значенні публічне адміністрування екологічного контролю у морському порту – це управлінська діяльність уповноважених суб'єктів. «Зовнішній» прояв такої діяльності переважно охоплює нагляд, контроль, притягнення до відповідальності, відшкодування шкоди та, меншою мірою, моніторинг – щодо суден і портової інфраструктури. «Внутрішній» прояв зосереджений на розробці та впровадженні політики екологічної відповідальності портів, судноплавних компаній та судновласників, із пріоритетом моніторингу та аудиту. Ці заходи здійснюються з урахуванням місцевих умов, міжнародних та національних стандартів, а також кращих практик урядування.

Обласні (військові) державні адміністрації та органи місцевого самоврядування не є класичними суб'єктами публічного адміністрування у сфері контролю та спостереження у морських портах. Водночас вони можуть допомогти в організації екологічного контролю та моніторингу припортових територій, розвитку портових міст та інших населених пунктів, ефективному управлінні інфраструктурою, забезпеченні прозорого розподілу повноважень, залученні інвестицій до припортових територій та впровадженні кращих практик інтегрованого управління приморськими регіонами.

Концепцію публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України оновлено з урахуванням комплексного, багаторівневого та інтегрованого підходу, що охоплює правовий, організаційно-управлінський та технологічний складники. Для реалізації такої концепції необхідно гармонізувати національне законодавство з міжнародними зобов'язаннями, оптимізувати інституційну взаємодію, впровадити сучасні технології моніторингу та контролю, а також створити систему стимулювання для підтримки екологічно відповідальної діяльності. Запропонована модель передбачає використання превентивних, контрольних, спостережних і відновлювальних механізмів для мінімізації екологічних ризиків, підвищення безпеки портових акваторій та сприяння трансформації морських портів на інноваційні центри сталого розвитку, інтегровані у глобальні та регіональні «зелені» логістичні мережі.

Ключові слова: морські порти, публічне управління (адміністрування), портова діяльність, морська діяльність, попередження забруднення, морські екосистеми, екологічні ризики, портові формальності, екологічний контроль, торговельне мореплавство, Україна.

SUMMARY

Baranovska V.F. Public administration of environmental control in seaports: a concept update. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 Law (field of knowledge 08 Law). – National University “Odesa Law Academy”, Odesa, 2026.

The thesis is the first research in Ukrainian legal science to provide a comprehensive analysis of the development of a scientifically grounded concept for the public administration of ecological control in seaports. The goal is to enhance effectiveness by applying the principles of “good governance” and ecological safety while updating institutional architecture and sectoral legislation.

For the first time in this dissertation, the practices and scientific approaches to the greening of port activities have been systematized. The classification of stages for forming a modern mechanism to manage environmental protection in seaports is presented. The public administration of environmental procedures in ports is conceptualized. The dissertation proposes dividing port greening into “internal” and “external” directions, forming an integrated model that combines environmental standards, innovations, and digitalization. It discloses features of applying global and European legal instruments and policies to prevent and combat pollution of seaport water areas and address compensation for damage. The dissertation clarifies the peculiarities and significance of voluntary international coordination initiatives for implementing legal standards and best administrative practices in maritime pollution control, including port water areas. It identifies trends in the formation of Ukraine’s national legal foundations for port ecological control. It also clarifies forms and methods of public administration and ecological control in seaports, characterizes their levels, and formulates general and special definitions. The dissertation

constructs the author's concept for updating public administration of ecological control in seaports.

During the study of the research problems, several main improvements were made: development of the concept of integrated management of coastal regions; enhanced understanding of applying the principles of "good governance" in maritime and port activities; refinement of theoretical approaches to public administration, including the relationships between control, supervision, monitoring, and audit; clarification of features of public administration tools under Ukraine's updated administrative law; elaboration of scientific provisions for implementing international agreements within domestic public administration mechanisms; and the advancement of concepts for interaction between seaports and settlements, as well as the development of "green" and "smart" ports.

In the dissertation research, the author's definitions have been proposed of the concepts "the port activity", "the public administration in the sphere of the environmental port procedures in seaports" and "the public administration of ecological control in Ukraine's seaports"; the establishment of a special regime of environmental protection, control and monitoring measures for port cities in the program documents for long-term planning of the development of seaports and the sphere of environmental protection; the addition to the draft Law of Ukraine "On the State Ecological Control" and the Strategy for Reforming the System of State Supervision (Control) in the sphere of environmental protection, the rational use, reproduction and protection of natural resources for the period until 2029 of separate sections devoted to the ecological control in seaports. The functional-target classification of manifestations (forms and methods or instruments) of public administration and the realization of ecological port control, with disclosure of their peculiarities of implementation, has also been proposed, along with ways to update the public administration of ecological port control in Ukraine.

The dissertation research notes that seaport ecological monitoring systems evolved through historical regulation and modern sustainable development. The study distinguishes the primary, industrial, and modern stages. Public administration

in environmental port procedures includes authorized authorities that establish, implement, monitor, and enforce environmental standards and rules in ports and waters. Its components are organizational, legal, economic, and analytical tools to prevent pollution of water, air, soils, and the acoustic and lighting environment, while ensuring efficient use and compliance with ecological standards.

Port activity includes organizational, managerial, industrial, and economic tasks in seaports to ensure effective port infrastructure, merchant shipping, and environmental protection. The greening of port activities has both “internal” and “external” directions to establish a mechanism for compliance with environmental standards.

The key features of global, regional, and national legal and organizational frameworks for port ecological control have been identified, with a focus on flag, port, and coastal states. Voluntary initiatives to reduce the environmental pressure from maritime transport and port activities include digitalization, automation, and lessening negative impacts. These initiatives are based on and aim to implement leading international agreements against sea pollution and to promote best practices in line with international standards.

It has been emphasized that the dispersion of the norms on ecological control and monitoring in a significant number of documents of program regulation of maritime and port activities in Ukraine will not contribute to the formation of a qualitative regulatory framework for such activities, and the lack of attention to the interaction of ports and port cities necessitates a systematic revision of approaches to the management of portside territories and water areas. It is proposed to supplement the Maritime Doctrine of Ukraine for the period until 2035 (the subsection “The Environmental aspects of the development of coastal regions”) with the norms on port zones and port cities, the organization of their interaction, given the significant impact on them of port and related types of logistics activities. And in the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the period up to 2038, and the Maritime Environmental Strategy of Ukraine, to specify them by consolidating the provisions on a special regime of environmental control and monitoring measures.

The dissertation proposes viewing public administration of ecological control in Ukrainian seaports as, in general, a multi-level management system. This system includes international, national, regional, and local levels, each with distinct institutions, content, methods, and forms. These efforts ensure the organizational and legal environment for the environmental safety of ports and related activities through a range of measures.

In a special sense, public administration of ecological control in a seaport is the management activity of authorized entities. “External” activities mainly include supervision, control, prosecution, compensation for damage, and, to a lesser extent, monitoring—relating to ships and port infrastructure. “Internal” activities focus on developing and implementing policies for ecological responsibility in ports, shipping companies, and shipowners, with a primary focus on monitoring and audit. These actions are guided by local conditions, international and national standards, and best governance practices.

Regional (military) state administrations and local self-government bodies are not classical subjects of public administration for control and observation in seaports. However, they can help organize ecological control and monitor portside territories, develop port cities and settlements, manage infrastructure effectively, ensure transparent power distribution, attract investment to portside areas, and apply best practices for integrated management of coastal regions.

The concept of public administration for ecological control in seaports of Ukraine is updated to adopt a comprehensive, multi-level, and integrated approach that covers the legal, organizational-managerial, and technological components. To implement such a concept, it is necessary to harmonize national legislation with international obligations, optimize institutional interactions, implement modern monitoring and control technologies, and create an incentive system to support ecologically responsible activities. The proposed model provides for the use of preventive, control, observation, and restoration mechanisms to minimize ecological risks, enhance the security of port water areas, and contribute to transforming

seaports into innovative centers of sustainable development, integrated into global and regional “green” logistics networks.

Key words: seaports, public management (administration), port activity, maritime activity, pollution prevention, maritime ecosystems, environmental risks, port formalities, ecological control, merchant shipping, Ukraine.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: програмне правове регулювання. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2024. № 3. С. 7–13. <https://doi.org/10.32782/cuj-2024-3-1>.
2. Барановська В.Ф. Модернізація екологічного контролю у морських портах України: правовий базис та організаційні зусилля. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2024. Вип. 74. С. 169–177. <https://doi.org/10.32782/app.v74.2024.21>.
3. Барановська В.Ф. Теоретико-прикладна модель модернізації публічного адміністрування портових природоохоронних процедур. *Український політико-правовий дискурс*. 2025. № 16. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17463053>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації та додатково відображають її наукові результати:

4. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: тенденції у публічному адмініструванні. *Глобальний світ і Україна: сучасні виклики та пошук відповідей*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 лип. 2024 р.) / редкол.: Требін М.П. (голова), Панфілов О.Ю.,

Прудников В. А. та ін.; Аналіт. центр сучас. гуманітаристики; Харків. асоц. політологів. Харків: Право, 2024. С. 53-55. URL: <https://acmhs.in.ua/conferences>.

5. Барановська В.Ф. Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис. *Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Одеса, 6–7 берез. 2025 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса, 2025. С. 123-127. <https://doi.org/10.32837/11300.29245>.

6. Барановська В.Ф. Регіональні екологічні ініціативи в адмініструванні портової діяльності. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез VIII Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті д.ю.н., проф., академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л.П. Юзькова (м. Хмельницький, 16 трав. 2025 р.). Хмельницький: Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2025. С. 19-21. URL: https://univer.km.ua/sites/default/files/Наукова%20діяльність/Збірник%20Публічна%20влада%2016.05.2025_0.pdf.

7. Барановська В.Ф. Реформування підходів до екологічного контролю в Україні. *Європейські орієнтири розвитку України: нові виміри у воєнний час*: у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (Одеса, 16 трав. 2025 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Фенікс, 2025. Т. 1. С. 329–332. <https://doi.org/10.32837/11300.29966>.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ БАЗИС ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ПРИРОДООХОРОННИХ ПРОЦЕДУР У МОРСЬКИХ ПОРТАХ	13
1.1. Історико-правовий аспект моніторингу екологічної безпеки морських портів	13
1.2. Концептуалізація публічного адміністрування природоохоронних процедур у портах	26
1.3. Сучасні наукові підходи до екологізації портової діяльності	39
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВІ СТАНДАРТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ	51
2.1. Глобальні стандарти захисту довкілля у портових зонах	51
2.2. Регіональне співробітництво у сфері захисту прибережних акваторій	66
2.3. Формування національних правових засад портового екологічного контролю в Україні	81
РОЗДІЛ 3. ІНСТРУМЕНТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ	104
3.1. Форми та методи публічного адміністрування і здійснення екологічного контролю у морських портах	104
3.2. Інституційна модель публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України	124
3.3. Модернізація публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України	142
ВИСНОВКИ	154
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	163
ДОДАТОК	206

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Скорочення	Розшифрування
OILPOL 1954	Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою, 1954 (<i>Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954</i>)
London Convention 1972	Лондонська конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами, 1972 (<i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972</i>)
MARPOL 73/78	Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. з Протоколом 1978 р. (<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/78</i>)
UNCLOS'82	Конвенція ООН з морського права, 1982 (<i>United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982</i>)
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України
ЗУ «Про морські порти»	Закон України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України»
ІМО	Міжнародна морська організація (<i>International Maritime Organization</i>)
Держекоінспекція	Державна екологічна інспекція України
ДП «АМПУ»	Державне підприємство «Адміністрація морських портів України»
PSC	Контроль держави порту (<i>Port State Control</i>)

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Морські порти є особливим, одним з найбільш потужних компонентів сучасних логістичних ланцюгів та сформованих систем мультимодальних перевезень. Завдяки їх роботі відбувається усесвітній рух товарів та людей, вирішуються проблеми продовольчої, епідеміологічної, воєнної та інших видів безпеки як прибережної, так й сусідніх держав, що не мають морського узбережжя. Через інтенсивність судноплавства акваторії портів та прилеглий суходол, їх екосистеми та біорізноманіття часто зазнають значних ризиків забруднення та засмічення. З метою попередження настання негативних наслідків для навколишнього природного середовища, а також для відшкодування завданих збитків у сучасних портах діє система екологічного контролю та моніторингу. Проблеми сфери протидії забрудненню та захисту морського середовища у портах України, недосконалість механізмів здійснення перевірок (оглядів) суден обумовили необхідність перегляду та зміни сформованої системи такої діяльності, а рішення Кабінету Міністрів України про ліквідацію двох морських екологічних інспекцій через значні корупційні порушення стало черговим етапом реформування публічного адміністрування природоохоронної галузі. У результаті відбувся перерозподіл функцій територіальних органів Державної екологічної інспекції України (далі – Держекоінспекція), їх координація з державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») та розпочалося формування нової системи публічного адміністрування природоохоронної контрольної діяльності у морських портах, чим забезпечено модернізацію виконання однієї з найважливіших функцій сучасної держави – екологічної. Проте, незважаючи на комплекс зусиль, вона потребує подальшого оновлення для забезпечення усебічного дотримання природоохоронних стандартів, відкритості та доброчесності міжінституційної взаємодії з базуванням на принципах «доброго урядування», що є особливо важливим з урахуванням викликів та загроз,

зумовлених зміною клімату, іншими природними та антропогенними (воєнними, міграційними тощо) факторами, прагненням досягнення Цілей сталого розвитку ООН та у контексті Стратегії реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.06.2025 р. № 625-р.

Новітні зміни, що відбуваються у системі публічного адміністрування природоохоронної діяльності у морських портах України у цілому, досі не ставали предметом окремого наукового правничого дослідження. Ухвалені та прогнозовані управлінські рішення і нормативні акти залишаються недостатньо опрацьованими у наукових публікаціях, зокрема з погляду формування ефективних підходів до подолання існуючих кризових тенденцій. Більшість публікацій у фаховій літературі стосується практичних аспектів екологічного контролю у межах чинного законодавства, або пов'язані з аналізом окремих судових рішень. Деякі аспекти публічного адміністрування контрольних екологічних процедур у портах розглядалися зарубіжними (А. Ангелакіс, Ш. Гесслінг, Е. Діалінас, А. Каподальо, Дж. Лам, С. Ланге, К. Майер-Хабігторст, Т. Ноттенбум, Дж. Пан-Монтохо, А. Хампе, Х. Шувенбург, Дж. Янач) та вітчизняним (С. Андрущенко, В. Бріг, О. Головкін, А. Заїка, К. Єременко, І. Леусенко, С. Неділько, А. Панчук, О. Петренко, Т. Плачкова, А. Правдюк, Я. Самусевич, В. Серафімов, О. Сівак, А. Сурілова) науковцями і практиками. Але у роботах зазначених дослідників питання оновлення концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах не зазнали комплексної розробки, не було визначено та проаналізовано можливості зміни підходів до базисних засад спостереження за станом довкілля припортових зон та приморських регіонів, запозичення кращих зарубіжних практик у цій сфері в Україні як під час дії правового режиму воєнного стану, так й під час повоєнного відновлення. Цим обумовлено необхідність здійснення системного дослідження публічного

адміністрування екологічного контролю у морських портах з виробленням пропозицій щодо удосконалення українського законодавства і практики правозастосування з базуванням на глобальних та регіональних правових стандартах, кращих управлінських практиках з урахуванням принципів «доброго урядування», екологічного імперативу та інноваційного розвитку сучасних портів відповідно до концепцій «зелених» та «смарт» («розумних») портів.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано у рамках науково-дослідної теми кафедри морського та митного права «Морське та митне право: транснаціональний вимір», що пов'язана з планом наукових досліджень Національного університету «Одеська юридична академія» на 2021–2025 роки «Правове та соціальне життя України у людиноцентристському вимірі в цифрову еру» (державний реєстраційний номер 0122U000266).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є вироблення на основі діючого законодавства, міжнародних стандартів та кращих практик урядування цілісної наукової концепції оновлення публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні наукові задачі:

охарактеризувати історико-правовий аспект моніторингу екологічної безпеки морських портів;

концептуалізувати публічне адміністрування природоохоронних процедур у портах;

систематизувати сучасні наукові підходи до екологізації портової діяльності;

дослідити глобальні стандарти захисту довкілля у портових зонах;

висвітлити особливості регіонального співробітництва у сфері захисту прибережних акваторій;

означити динаміку формування національних правових засад портового

екологічного контролю в Україні;

надати теоретико-прикладну характеристику інституційної моделі, форм та методів публічного адміністрування та здійснення екологічного контролю у морських портах України;

розробити пропозиції щодо модернізації публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають під час охорони навколишнього середовища.

Предметом дослідження є оновлення концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертаційного дослідження становить комплекс загальнонаукових і спеціальних методів наукового пізнання, які дали змогу об'єктивно та усебічно проаналізувати суспільні процеси та явища у сфері публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах. Загальнонаукові діалектичний та історичний методи застосовувалися з метою дослідження історико-правового аспекта моніторингу екологічної безпеки морських портів (п. 1.1). Метод системного аналізу було використано для встановлення особливостей та концептуалізації публічного адміністрування природоохоронних процедур у портах (п. 1.2), а також узагальнення сучасних наукових підходів до екологізації портової діяльності (п. 1.3) і розробки авторських визначень понять «публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур у морських портах» (п. 1.2), «публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах України» (п. 3.1.) та «портова діяльність» (п. 1.3). Метод формально-юридичного аналізу застосовано під час характеристики правових засад публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах (р. 2). Методи наукового прогнозування, правового моделювання, порівняння та абстрагування були корисними при формуванні пропозицій з удосконалення правових норм та управлінських підходів у сфері публічного адміністрування портового екологічного контролю та інших природоохоронних механізмів у

приморських регіонах (р.р. 2, 3). Доктринальні аналіз та синтез у поєднанні з порівняльно-правовим підходом застосовано для оцінки наукового дискурсу щодо категорій «контроль», «нагляд», «моніторинг», «аудит» та їх правового регулювання (п. 3.1). Методи теоретичного узагальнення та логіко-юридичний застосовувався для формування висновків за результатами проведеного дослідження.

Зважаючи на проблематику дослідження, що поєднує адміністративно- та еколого-правові аспекти портової та морської діяльності, а також міжнародне співробітництво у сфері вироблення стандартів природоохоронних процедур у морських просторах, теоретичним базисом роботи є наукові праці галузі адміністративного (Т. Аверочкіна, Б. Бабін, Л. Біла-Тіунова, І. Бінько, К. Бугайчук, В. Гаращук, А. Денисова, С. Ківалов, Н. Коваль, Т. Коломоєць, В. Колпаков, Б. Кормич, С. Кузнецов, Л. Кучер, А. Кучер, Р. Мельник, В. Мурза, В. Нагаєв, А. Пухтецька, Ю. Сергєєв, О. Ястремська, О. Шатило, Х. Ярмакі та інші), екологічного (У. Антонюк, А. Гетьман, В. Костицький, В. Лозо, І. Мачуська, К. Ніколаєв, Я. Самусевич, С. Сироватка, Д. Скрильніков, І. Теницька, Ю. Шемшученко та інші) та міжнародного (М. Беляков, М. Білоус, Г. Головач, О. Головкін, Н. Дюжилова, А. Капустін, Т. Короткий, О. Федунь та інші) права. На їх основі визначено можливості удосконалення системи публічного адміністрування контрольної та пов'язаної з нею спостережної діяльності у сфері охорони навколишнього середовища у морських портах України.

Нормативно-правовим базисом дисертації є законодавство України у сфері портової та морської діяльності, охорони довкілля, міжнародні договори, європейське законодавство, нормативні акти Кабінету Міністрів України, Міністерства розвитку громад та територій України, Міністерства економіки, довкілля та сільського господарства України, Держекоінспекції та ДП «АМПУ».

Емпіричний базис дослідження склали аналітичні, рекомендаційні та узагальнюючі документи міжнародних та національних урядових, міжурядових

та неурядових організацій, якими визначено кращі практики та інструменти публічного адміністрування екологічного контролю та моніторингу у морських портах, підготовчі матеріали міжнародних конференцій, статистичні та інші інформаційні матеріали, а також Інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в українській правовій науці комплексним дослідженням, присвяченим формуванню нової науково обґрунтованої концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах з метою підвищення його ефективності на основі принципів «доброго урядування» та екологічної безпеки, оновлення інституційної архітектури та галузевого законодавства.

У результаті проведеного дослідження сформульовано ряд положень і висновків, до найбільш значущих з яких належать:

уперше:

систематизовано практики та наукові підходи до екологізації портової діяльності з класифікацією етапів формування сучасного механізму управління охороною довкілля морських портів;

концептуалізовано публічне адміністрування природоохоронних процедур у портах;

запропоновано виокремлення «внутрішнього» та «зовнішнього» напрямів екологізації портів як складників інтегрованої моделі управління, що поєднує природоохоронні стандарти, інновації та цифровізацію портової системи;

розкрито особливості застосування глобальних та європейських правових інструментів і політик, спрямованих на запобігання, боротьбу із забрудненням морських портових акваторій та відшкодування завданої шкоди;

з'ясовано особливості та значення добровільних міжнародних координаційних ініціатив для реалізації правових стандартів та кращих практик адміністрування у сфері протидії забрудненню морських, у т.ч. портових, акваторій;

виявлено тенденції формування національних правових засад портового

екологічного контролю в Україні;

з'ясовано особливості форм та методів публічного адміністрування і здійснення екологічного контролю у морських портах, охарактеризовано його рівні та сформульовано загальне та спеціальне визначення;

сконструйовано авторську концепцію оновлення публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах;

удосконалено:

концепцію інтегрованого управління прибережними регіонами;

наукові знання про застосування принципів «доброго урядування» у морській та портовій діяльності;

набули подальшого розвитку:

теоретичні підходи до тлумачення категорії «публічне адміністрування», кореляційних зв'язків категорій «контроль», «нагляд», «моніторинг», «аудит»;

погляди на особливості інструментів публічного адміністрування в оновленій концепції адміністративного права України;

наукові положення про реалізацію норм міжнародних угод за допомогою внутрішньодержавного механізму публічного адміністрування;

концепції взаємодії морських портів та населених пунктів, «зелених» та «смарт» («розумних») портів;

запропоновано:

авторські визначення понять «портова діяльність», «публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур у морських портах» та «публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах України»;

встановлення спеціального режиму природоохоронних, контрольних та моніторингових заходів для портових міст у програмних документах довгострокового планування розвитку морських портів та природоохоронної сфери;

додання до проєкту Закону України «Про державний екологічний контроль» та Стратегії реформування системи державного нагляду (контролю)

у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року окремих розділів, присвячених екологічному контролю у морських портах;

функціонально-цільову класифікацію проявів (форм та методів, або інструментів) публічного адміністрування та здійснення екологічного портового контролю з розкриттям особливостей їх здійснення;

шляхи оновлення публічного адміністрування екологічного портового контролю в Україні.

Практичне значення одержаних результатів. Результати проведеного дослідження, його узагальнення та розроблені пропозиції, що сформульовані у висновках дисертації, мають суттєве теоретико-прикладне значення для сучасної правничої науки, зокрема галузі адміністративного права, правотворчої та правозастосовної діяльності, практики публічного адміністрування морської та портової діяльності, здійснюваної органами виконавчої влади в Україні.

Результати дослідження можуть бути використаними у:

науково-дослідній сфері – для подальшого розвитку теоретичних положень адміністративного права, публічного адміністрування контрольних та сервісних механізмів у портовій діяльності, вироблення науково обґрунтованих пропозицій удосконалення їх правового базису;

правотворчій діяльності – при оновленні законодавства України у сфері адміністрування роботи портів, екологічного контролю та моніторингу;

правозастосуванні – для удосконалення та підвищення ефективності практичної діяльності органів державної влади, управління морською та портовою діяльністю в Україні;

навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників з курсів: «Адміністративне право», «Проблеми адміністративного права», «Морське право», «Морське право: юрисдикція та спори», «Міжнародно-правове регулювання морських перевезень та глобальна

безпека», а також при підготовці дисертаційних робіт, монографічних досліджень, наукових статей з питань публічного адміністрування морської, портової та контрольної діяльності.

Особистий внесок дисертанта. Дисертаційне дослідження виконано здобувачкою самостійно, усі сформульовані у ньому положення і висновки обґрунтовано на основі її особистих досліджень.

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на засіданні кафедри морського, митного та інформаційного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено та обговорено на всеукраїнській та міжнародних науково-практичних конференціях як-от: «Глобальний світ і Україна: сучасні виклики та пошук відповідей» (м. Харків, 16 липня 2024 р.), «Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри» (м. Одеса, 6–7 березня 2025 р.), «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 16 травня 2025 р.), «Європейські орієнтири України: нові виміри у воєнний час» (м. Одеса, 16 травня 2025 р.).

Публікації. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться у дисертаційному дослідженні, викладено у 3 наукових статтях, розміщених у наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України, і 4 доповідях на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, поділених на дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатку. Загальний обсяг дисертації становить 207 сторінок, із них основного тексту – 162 сторінки, список використаних джерел (362 найменування) – 43 сторінки, додаток – 2 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ БАЗИС ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ПРИРОДООХОРОННИХ ПРОЦЕДУР У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

1.1. Історико-правовий аспект моніторингу екологічної безпеки морських портів

Екологічні стандарти для суб'єктів транспортних сполучень є порівняно новим явищем у сфері правового регулювання та публічного управління. У мореплавстві вони отримали прояв у схваленні комплексу природоохоронних міжнародних угод і внутрішнього законодавства, присвячених запобіганню забруднення та засмічення морського середовища з суден та супутньої інфраструктури. Їх нормами встановлено низку імперативних норм і рекомендаційних положень, спрямованих на зменшення антропогенного навантаження на довкілля як у прибережних водах, так й у відкритому морі.

Порти традиційно залишаються життєво важливою частиною світової економіки, пов'язуючи світ за допомогою морських транспортних мереж, сприяючи міжнародній торгівлі та підтримуючи глобальну економічну стабільність. Однак портові спільноти та місцеві громади дедалі більше стурбовані екологічними проблемами, пов'язаними із забрудненнями через інтенсифікацію портової діяльності. Усе більше зусиль докладається для зменшення негативного впливу наслідків людської активності на природне середовище, і однією з цільових сфер є скорочення викидів у повітря та скидів забруднюючих речовин до акваторій внаслідок судноплавства і роботи портової мережі. Останніми роками управління портовим сектором увійшло у нову еру не лише через загострення екологічних проблем у припортових зонах, а й у зв'язку з упровадженням стандартів численних природоохоронних угод у судноплавній галузі, що застосовуються під час обробки суден у портах [323].

Разом з тим, вважати сучасні правові та адмініструючі портові природоохоронні заходи цілковито новим явищем у морській галузі не є коректним. Їх витoki простежуються у практиках управління відходами та забезпечення навігаційної безпеки, що існували у портових містах стародавнього світу та середньовіччя, де з метою запобігання поширенню захворювань заборонялося скидати забруднюючі розчини та речовини до прибережних вод, а для забезпечення можливості приймати більші судна здійснювалося днопоглиблення з видаленням донного сміття. Широко відомими є також заборони на скидання стічних та дощових вод до рік та морів, а також перші технічні рішення з їх очищення. І хоча ці заходи переважно мали не екологічний, а санітарний, естетичний, а згодом економічний характер, вони сформували передумови для конституювання сучасних систем охорони морського середовища як поблизу узбережжя, так і у віддалених морських акваторіях [261, р. 41–42; 256, р. 142; 209; 202].

У стародавніх портових містах функціонували спеціальні служби, які не лише регулювали комерційну та митну діяльність, але й контролювали санітарний стан гаваней, проводили роботи з розчищення акваторій. Зокрема, у давньоримському порту Остія було ухвалено норми про заборону зливання нечистот до портових вод та необхідність вивезення твердих відходів на суходол. Такі приписи мали не лише санітарне, а й економічне підґрунтя: забруднення ускладнювало швартування, погіршувало стан суден та створювало ризики епідемій у портових містах. У Візантії такі вимоги кодифікувалися в указах імператора щодо забезпечення чистоти гаваней, особливо у Константинополі – головному морському порті імперії. Такі приписи виконувалися через посадових осіб портових адміністрацій. Аналогічні правила зустрічалися і в середньовічних містах-державах (Венеції, Генуї), у Ганзейських портах Північної Європи, де з міркувань гігієни, забезпечення чистоти повітря, навігаційної безпеки та збереження рибних запасів суворо обмежувалося скидання сміття, залишків вантажу чи продуктів тваринного походження у воду [257, р. 221–222; 221; 303]. В 1357 р. у Лондоні

було видано прокламацію, якою заборонялося скидати будь-які відходи до Темзи чи будь-якого іншого водного шляху [237, р. 194]. У XVI ст. міська рада Йорку (Англія) запровадила правила для шкіряних заводів з метою підтримання чистоти води у ріках, що використовувалася для приготування їжі [288].

З розвитком морської торгівлі в епоху Великих географічних відкриттів та формуванням портових адміністрацій в Європі екологічна компонента портового управління почала набувати нових рис. Регулювання діяльності у портах передбачало вимоги щодо чистоти гаваней, утилізації відходів і контролю за судновими скидами, що фіксувалося у морських статутах та місцевих портових звичаях. Крім того, усесвітні та регіональні економічні зв'язки, підсилювана концентрація населення в урбаністичній забудові зумовили поступове відокремлення портових зон від внутрішніх міських районів. При цьому, акумулювання значної кількості суден, численних екіпажів та місць укладання прибуткових торговельних угод у ключових портах світу стимулювали піратські напади, що призвело до необхідності формування системи воєнізованої прибережної оборони. Удосконаленню портової інфраструктури посприяли також значні успіхи в інженерії XVIII ст., пов'язані з владною підтримкою інвестицій у побудову мостів, берегових укріплень та портового устаткування. Крім того, поширення інфекційних захворювань підсилило значення морських портів у системі забезпечення суспільної гігієни та охорони здоров'я, а також спричинило і виправдало активне втручання держави в їх роботу, оскільки місцева влада не мала достатніх ресурсів для ефективного контролю за санітарним станом гаваней, карантинном суден, екіпажів та перевіркою вантажів. У таких умовах почали формуватись спеціалізовані портові служби, відповідальні за дотримання протиепідемічних заходів, контроль за здоров'ям екіпажів та мандрівників, а також за утилізацію відходів і очищення акваторії. Місцева та центральна влада одночасно ініціювали нові форми втручання, а інженерна справа розробляла нові технології для будівництва портів та супутньої

інфраструктури [322].

Саме Новий час, завдяки розвитку техніки і технологій, вважається початком інтенсивної експлуатації навколишнього середовища, що підтримувалася державною владою. Суворіший і масштабніший антропогенний контроль над довкіллям та широке використання природних ресурсів активізували виробництво, підвищили рівень життя і забезпечили захист від різноманітних ризиків, але зумовили також й негативні наслідки: підсилена експлуатація природних ресурсів призводила до руйнування ландшафтів та екосистем, що створювало нові ризики та порушувало стабільність життя суспільств [217, р. 536–537]. Цей час також можна вважати початком формування наукових поглядів на важливість піклування про довкілля. Так, у XVIII ст. сформувалися два різні погляди на природу, які історик довкілля Д. Уорстер охарактеризував як «імперський» та «аркадійський» [360, р. 2]. «Імперська» традиція, базована на натурфілософії Френсіса Бекона та підкріплена біблійським висловом «наповнити землю і підкорити її» (Буття 1:28), передбачала владу людства над усіма живими істотами, науковими і технологічними засобами, за допомогою яких воно їх контролювало. Цей людиноцентричний погляд, найяскравіше виражений у “*Systema Naturae*” К. Ліннея [297], залишався впливовим й упродовж XIX ст., що сприяло формуванню наукового базису для дедалі активнішого втручання держави в управління природними ресурсами. Однак існувала й паралельна, «аркадійська», традиція, що являла собою, на думку Д. Уорстера, «просте, скромне життя людини з метою повернути її до мирного співіснування з іншими організмами» [360, р. 2]. Втілений у праці Г. Уайта “*The Natural History and Antiquities of Selborne*” [358], «аркадійський» погляд покладав на людину моральну відповідальність за турботу про навколишнє середовище як Боже творіння. Цей напрямок актуалізувався під час промислової революції і започаткував ранній природоохоронний рух наприкінці XIX ст. [339, р. 539–540].

З середини XIX ст., під впливом ініціатив науковців-природознавців,

починає формуватися законодавство у сфері охорони окремих природних об'єктів. Створення заповідників та інших природоохоронних територій у XIX – на початку XX ст. стала наслідком активності недержавних об'єднань учених та ентузіастів, які почали широку громадську кампанію на захист природи, – своєрідну відповідь на демографічне зростання, посилення трансформаційного впливу людства на довкілля, а також відображення глибинних змін у світогляді та сприйнятті навколишнього середовища, що сформувалися у попередні часи [304, р. 281].

Значне посилення індустріалізації та урбанізації XIX – XX ст.ст. акцентувало увагу на очевидності і необхідності централізованого державного регулювання екологічної політики. Саме тоді виникли передумови до інституціоналізації природоохоронної функції у межах публічного адміністрування портової діяльності. Процес промислового розвитку зумовив настання далекосяжних наслідків для довкілля. Економічний, технологічний та соціальний перехід від аграрного до індустріального суспільства ознаменував перехід від ручного до машинного виробництва та призвів до збільшення кількості населення, прискорення виробництва і торгівлі. Промислова революція, викликана винаходом парових двигунів та двигунів внутрішнього згоряння у XVIII ст., а також початком комерційного використання електрики наприкінці XIX ст., ознаменувала собою фундаментальний поворотний момент в історії відносин «людина – природа», а його ключовим елементом стала енергетика. У відповідь на виклики, пов'язані з міським життям, у цей період засновуються громадські організації та рухи, які прагнули покращення соціальних та санітарних умов у містах. Реформатори вимагали від муніципальної влади забезпечення кращого захисту від забруднення повітря та води. Наприкінці XIX ст. «імперські» ідеї про природне середовище як про взаємопов'язану систему поєдналися з «аркадійським» поглядом на довкілля та побоюваннями настання масштабних негативних наслідків індустріалізації для навколишнього середовища [339, р. 539–540, 543].

Цей період також характеризується підписанням перших міжнародних

природоохоронних угод та активізацією створення природно-заповідних територій для збереження біологічного різноманіття. На початку XX ст. відбулися міжнародні конференції з питань охорони природи (зокрема, Бернська конференція 1913 р.) та виникли перші міжнародні природоохоронні організації [236], однак лише з 1948 р., коли за ініціативою Організації Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури було засновано Міжнародну спілку захисту природи (з 1956 р. – Міжнародна спілка охорони природи та природних ресурсів), міжнародне співробітництво з охорони природи та природоохоронної освіти почало набувати конкретніших форм і змісту [354].

Як справедливо відзначає О. Федунь, у процесі подальшої еволюції міжнародного співробітництва у сфері охорони навколишнього середовища, під впливом усвідомлення людиною наслідків власної господарської діяльності та зміни ставлення до екологічних загроз, з'являються нові інструменти взаємодії: збільшується кількість глобальних і регіональних природоохоронних організацій, схвалюються природоохоронні міжнародні угоди, формується загальна екологічна політика. Усвідомлення того, що глобальні екологічні проблеми не можуть бути вирішені однією чи кількома країнами, спричинило перегляд зовнішньополітичних орієнтирів держав, зміщення акцентів у напрямку колективного співробітництва та екологізації усіх форм і видів міжнародних відносин [187, с. 78–79]. Поряд з цим, питання екологічної безпеки та спостереження за забрудненням морських портів упродовж цього часу залишаються у санітарній сфері, про що свідчать результати міжнародних санітарних конференцій, які тривали з середини XIX ст. та були спрямовані на формування системи міжнародного санітарного законодавства і співробітництва. Так, зокрема, випадки завезення через порти збудників інфекційних захворювань зумовили закріплення у міжнародних медико-санітарних правилах норм, присвячених ролі портового санітарного контролю і карантинного закриття портів. Це отримало прояв, зокрема, у ст.ст. 4, 13, 15, розділі IV «Заходи у портах та на морських кордонах» Міжнародної санітарної

конвенції 1926 р. [284] та інших її редакціях, а також залишилося й у діючих на теперішній час Міжнародних медико-санітарних правилах 2005 р. (ст.ст. 20, 22, 28 тощо) [283].

Двадцяте століття, сповнене жахіттями світових воєн та революцій, нищівними проєктами з управління течіями рік та масштабним промисловим втручанням у життєдіяльність екосистем, обумовленим новітніми технічними досягненнями та можливостями людства, зумовило значну актуалізацію екологічних ініціатив та прискорення розвитку правових норм і управлінських практик, спрямованих на захист довкілля. Негативні тенденції набули особливого розвитку у період після Другої світової війни з активним розгортанням видобування ресурсів та промислового виробництва. Фактично післявоєнне економічне відновлення спричинило як масований тиск на довкілля, так й появу екології як загальноновизнаної галузі науки. Шкідливий вплив відходів виробничої діяльності на екосистеми раптово почав широко обговорюватися під кутом зору протидії забрудненню та активізації піклування про довкілля, а оскільки отруєне повітря і токсична вода легко перетинали державні кордони, це стало проблемою міжнародного рівня та політичних спорів. Таким чином, у період від середини XIX ст. до кінця 1940-х рр. на глобальному рівні поступово сформувалося усвідомлення важливості охорони довкілля як реакція на стрімко підвищуваний негативний антропогенний вплив на природу [41, с. 155].

До 1970-х рр. екологічна криза почала загострюватися в європейських суспільствах: навколишнє середовище утвердилося як політичний чинник, об'єкт дипломатичних ініціатив, тема суспільних і наукових дискусій, та основа для формування активних соціальних рухів. Саме у цей період людство починає відчувати, що планета у небезпеці [37, с. 75]. Проте політична реакція, зокрема на міжнародному рівні, зазвичай була уповільненою, прикладом чому є протидія забрудненню моря нафтою. Хоча технічні рішення у цій галузі існували ще на початку XX ст., їх реалізація упродовж тривалого часу залишалася переважно політичним та економічним питанням. Міжнародну

конвенцію щодо забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним і співпрацю було узгоджено лише у 1990 р. (International Convention on oil pollution preparedness, response and cooperation 1990, далі – OPRC) [278], тоді як Ліга Націй намагалася вирішити цю проблему ще у міжвоєнний період.

Політичне протистояння через забруднення нафтою тривало півстоліття з двох причин: з однієї сторони, режим морських просторів, як транснаціональних зон, довгий час залишався неврегульованим, до них державні та недержавні суб'єкти скидали хімічні, пластикові та інші небезпечні відходи, що почало регулюватися лише Лондонською конвенцією про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами 1972 р. (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972, далі – London Convention 1972) [229]. З іншої сторони, залишалося невирішеним питання про те, хто відшкодуватиме витрати на боротьбу із забрудненням. Розливи нафти з “Torrey Canyon” (1967 р.) і “Amoco Cadiz” (1978 р.) в Атлантиці, а також великі промислові аварії, зокрема витік діоксинів у Севезо (Італія, 1976 р.) або розлив хімікатів у Базелі (Швейцарія), привернули підвищену увагу до міжнародних проблем забруднення довкілля [286, р. 554–556] та каталізували нові зусилля у виробленні екологічних стандартів, зокрема й для морської діяльності. У результаті на глобальному рівні було схвалено декілька основоположних документів природоохоронної сфери:

Стокгольмську декларацію з навколишнього середовища 1972 р. [355], що закріпила положення про необхідність збереження природних ресурсів Землі (повітря, ґрунти, флора і фауна, а також репрезентативні екосистеми) в інтересах нинішнього та майбутніх поколінь; для цього передбачалося впровадження ретельного планування та ефективного управління природними системами, а також відповідного контролю та нагляду;

Декларацію про збереження флори, фауни та середовища їхнього існування 1988 р. [240], що підкреслила важливість формування дбайливого

ставлення до природи та забезпечення раціонального використання природних ресурсів. У документі наголошено на необхідності узгодження господарської діяльності з природними процесами функціонування екологічних систем, що, зокрема, передбачає урахування актуальних екологічних знань при схваленні соціально-економічних рішень і під час планування природокористування. Декларація також закликала до впровадження відповідних адміністративних, фінансових та економічних заходів для ефективного захисту біорізноманіття та середовища існування живих організмів;

Ріо-де-Жанейрську декларацію з навколишнього середовища та розвитку 1992 р. [337], якою було закріплено принцип суверенного права кожної держави самостійно здійснювати розробку своїх природних ресурсів відповідно до національної політики у сфері охорони довкілля та сталого розвитку. Водночас у Декларації наголошено на відповідальності держав за недопущення завдання шкоди навколишньому середовищу інших країн або територій, що перебувають поза межами національної юрисдикції. Документ також містить заклик до прийняття ефективного національного законодавства у сфері охорони довкілля та розвитку міжнародного співробітництва для удосконалення норм міжнародного права, якими урегульовано питання відповідальності та компенсації за екологічні збитки, спричинені діяльністю, що здійснюється у межах їхньої юрисдикції або під їх контролем, але має транскордонні наслідки;

Декларацію тисячоліття ООН 2000 р. [357], якою проголошено визнання поваги до природи як однієї з базових цінностей людства. Документ підкреслює необхідність формування нової етики відповідального та обережного ставлення до природного середовища, що має ґрунтуватися на принципах сталого розвитку. Згідно з положеннями Декларації, охорона та раціональне використання живих організмів і природних ресурсів мають здійснюватися з урахуванням довгострокових екологічних наслідків і в дусі міжпоколінньої відповідальності.

Попри загальновизнане значення положень перелічених міжнародних

документів як джерел основоположних принципів у сфері охорони довкілля, їхній зміст переважно має декларативний характер і не містить детально розроблених механізмів екологічного контролю чи моніторингу. Така невизначеність свідчить про перевагу політико-правових принципів над конкретними управлінськими інструментами. Водночас саме ці принципи створюють необхідний базис для формування національних і регіональних систем екологічного управління, зокрема у сфері використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки. Вони формують напрям розвитку відповідної інституційної архітектури, орієнтованої на сталий розвиток та збереження довкілля для прийдешніх поколінь.

Спеціально присвяченими охороні та протидії негативним наслідкам морської діяльності (судноплавства тощо) для довкілля угодами є

усесвітні (Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 р. (Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil 1954, далі – OILPOL 1954) [273], Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 р. (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969, далі – Intervention Convention 1969) [282], Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution 1969, далі – CLC 1969) [275] та 1992 р. (далі – CLC 1992) [276], London Convention 1972, Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. та Протокол 1978 р. до неї (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, далі – MARPOL 73/78) [271; 327], Конвенція ООН з морського права 1982 р. (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, далі – UNCLOS'82) [356]) та

регіональні (Конвенція про охорону Середземного моря від забруднення [232], Протокол про запобігання забрудненню Середземного моря у результаті захоронення відходів з суден та літаків [326] та Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням Середземного моря нафтою та

іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях [325]; Гельсінська конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря 1974/1992 р. [231]; комплекс природоохоронних угод для регіону «Північне море – Північна Атлантика» (у сфері протидії: 1) забрудненню нафтою (Угода про співробітництво 1969 р. [207]), з наземних джерел (Паризька конвенція 1974 р. [225]); 2) іншими шкідливими речовинами, ніж нафта (Угода про співробітництво 1983 р. [208], щодо захоронення відходів (Конвенція Осло 1972 р. [224]); регіону Перської, Оманської та Аденської заток (План дій із захисту та розвитку морського середовища та берегових районів прибережних держав [204]; Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво у сфері захисту морського середовища від забруднення [294]; Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням Середземного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях), регіону Карибського (Конвенція про захист та освоєння морського середовища Великого Карибського району, 1983 [226]) та Чорного (Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 та Протоколи до неї [230; 328; 329]) морів) міжнародні правові інструменти.

Наведений перелік свідчить про значну кількість регіональних угод у сфері протидії забрудненню моря. Доцільність такого підходу до вирішення екологічних проблем морського середовища закріплено у положеннях Частини XII UNCLOS'82, присвяченій охороні та збереженню морського середовища. Зокрема, ст. 197 цієї Конвенції передбачено, що «держави співробітничать на усесвітній основі і, коли це доречно, на регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні і розробці міжнародних норм, стандартів та рекомендованих практики і процедур, що відповідають цій Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних особливостей». Водночас, попри загальновизнане значення UNCLOS'82 як базового міжнародного договору для регулювання морської діяльності, низка її положень мають загальний характер, чим ускладнюється безпосереднє застосування. Зокрема, недостатньо

конкретизованими залишаються положення про юридичну відповідальність за порушення екологічних стандартів. Це свідчить про потребу подальшого удосконалення міжнародно-правових механізмів забезпечення екологічної безпеки Світового океану, зокрема шляхом розвитку регіональних інституцій та уточнення відповідальності держав. Слід також зауважити, що значна кількість міжнародних угод у сфері охорони морського середовища, схвалених з середини XX до початку XXI ст.ст., свідчить про міцну інтеграцію принципу його захисту у систему міжнародно-правового регулювання. Екологічний компонент дедалі чіткіше проявляється у регламентації морської діяльності та суміжних сфер, особливо у галузі торговельного мореплавства, де міжнародні стандарти екологічної безпеки реалізуються найбільш послідовно. Міжнародно-правовий механізм охорони Світового океану від забруднення вирізняється високим рівнем нормативної розробленості, а відповідні конвенції та їх імплементація державами демонструють дієвість заходів у сфері захисту морського довкілля, зокрема й у сфері спостережної та контрольної діяльності у морських портах.

Як слушно зазначається у літературі, на початку 2010-х років транскордонний характер забруднення навколишнього середовища та глобалізація екологічних загроз зумовили потребу у виробленні нових підходів до міжнародної взаємодії з природоохоронною та природозахисною метою. Серед ключових завдань було визначено такі: розбудова системи глобального моніторингу стану довкілля, розвиток міжнародних стандартів екологічного управління, формування механізмів екологічної безпеки та відповідальності, забезпечення доступу громадськості до екологічної інформації, а також координація зусиль для переходу до моделі сталого розвитку [187, с. 82–83].

Підтвердженням цьому є те, що провідною тенденцією 2010-х – 2020-х років стала активізація діяльності суб'єктів сфери водних перевезень (портів, судновласників тощо), спрямована на подальшу екологізацію, декарбонізацію та прагнення досягнення Цілей сталого розвитку ООН [342] через упровадження нових технологій цифровізації, автоматизації та синергії зусиль

уповноважених інституцій. 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 та гаваней (International Association of Ports and Harbors, IAPH), діяльність суден у портах спричиняє близько 70% загальних викидів під час рейсу [213; 234], а послуги, пов'язані з перевезеннями пасажирів і вантажів у морських портах, створюють близько 20% світових відходів, що скидаються до морських акваторій [260; 263]. Тому для вирішення проблеми збереження морського середовища поряд із встановленням норм та стандартів, спрямованих на попередження забруднення, важливе значення має організація ефективного контролю дотримання таких норм та стандартів. У зв'язку з цим актуальність проблематики екологічного моніторингу та контролю у морських портах постійно підвищується і окреслює нові завдання з метою досягнення вимог екологічного імперативу. Крім того, комплексність проблем у сфері зменшення негативного антропогенного впливу на довкілля свідчить про можливість їх вирішення лише за умов міжнародного та міжгалузевого співробітництва. Згубні наслідки неухаби до забруднень та тривала відсутність ефективних рішень впливають на практично усе населення світу, звісно з переважаючим тиском на прибережні громади з активно працюючими портами і супутньою виробничою та логістичною інфраструктурою. У свою чергу порти також є значними забруднювачами й акваторій, й повітря. Вони справляють негативний вплив на навколишнє середовище також через постійне яскраве освітлення та підвищений рівень шуму, а привнесення обслуговуваними у них суднами інвазивних видів складно та довго усувається місцевими екосистемами. Тому екологізація портової діяльності та урахування особливостей навколишнього середовища портових регіонів є таким самим

важливим завданням, як й екологізація судноплавства [11, с. 124].

Таким чином, сучасна система екологічного моніторингу та контролю у морських портах є результатом тривалої еволюції, що поєднує історичні підходи до регулювання та принципи сталого розвитку. Її становлення відображає послідовну зміну пріоритетів у забезпеченні екологічної безпеки, що дало підстави виокремити кілька основних етапів: 1) первинний, для якого були характерні санітарні, естетичні та економічні підходи до запобігання забрудненню та засміченню прибережних акваторій; 2) індустріальний, що супроводжувався зростанням антропогенного навантаження на природне, зокрема морське, середовище, формуванням систем природоохоронного законодавства та управлінських практик боротьби із забрудненням акваторій; 3) сучасний, що передбачає комплексний і системний підхід до охорони довкілля, інтеграцію екологічного моніторингу та контролю до управлінських процесів, а також впровадження інноваційних цифрових інструментів і механізмів міжвідомчої координації [17].

1.2. Концептуалізація публічного адміністрування природоохоронних процедур у портах

За сучасних умов значного зростання екологічних ризиків, пов'язаних з функціонуванням морських портів, особливого значення набуває формування ефективної системи публічного адміністрування здійснюваних у них природоохоронних процедур. Порти, як складні інфраструктурні об'єкти, та оброблювані у них судна є не лише ключовими елементами логістичних ланцюгів, але й джерелами різноманітного забруднення довкілля (прилеглих акваторій, суходолу, повітря, акустичного та світлового середовища). Ефективна протидія такому впливу вимагає цілісного, науково обґрунтованого та базованого на кращих практиках адміністрування підходу до управління екологічними аспектами діяльності портів, значну частину яких формує

моніторинг стану навколишнього середовища та відповідний контрольний функціонал уповноважених владних суб'єктів. Механізм публічного адміністрування у цій сфері передбачає наявність міжгалузевої правової бази різного рівня та ступеня імперативності, системи органів та властивих їх діяльності інструментів (форм та методів) впливу на відповідні відносини, що забезпечують досягнення балансу між економічною ефективністю портової діяльності та необхідністю збереження довкілля [17]. У цьому контексті доцільним є аналіз сучасних підходів до категорії «публічне адміністрування» та визначення ступеня їх релевантності сфері управління портовими природоохоронними процедурами, яких спрямовано на постійне спостереження стану довкілля та реалізацію контрольних повноважень з метою недопущення та/або мінімізації забруднень довкілля, а також відшкодування завданих шкоди. На теперішній час у правничій літературі склалося декілька підходів до тлумачення її змісту. Зокрема, під «публічним адмініструванням» розуміють:

«цілеспрямовану взаємодію публічних адміністрацій з юридичними і фізичними особами з приводу забезпечення реалізації законів та виконання покладених на них функцій: орієнтуючого планування, яке визначає бажані напрями розвитку, створення правових, економічних та інших умов для реалізації інтересів учасників взаємодії, розподілу праці, кооперування та координування діяльності, а також моніторинг результатів» [200, с. 5–6];

«вид публічно-владної діяльності з виконання публічно-управлінських, розпорядчих, сервісних, юрисдикційних та внутрішньо-організаційних заходів, що здійснюються суб'єктами публічного адміністрування у межах своїх повноважень, якого спрямовано на досягнення публічного інтересу у процесі гласної взаємодії з громадянським суспільством» [59, с. 355];

«форму діяльності розгалуженої системи суб'єктів, які здійснюють функції публічної адміністрації, спрямовані на застосування законів, підзаконних актів та реалізацію політичних рішень із метою утвердження й забезпечення прав і свобод людини та громадянина» [58, с. 44];

«професійну діяльність публічних службовців, яка охоплює всі види діяльності, спрямовані на реалізацію рішень уряду та органів місцевого самоврядування, вивчення, розроблення та впровадження напрямів урядової політики та рішень органів місцевого самоврядування, тобто політики органів публічної влади; діяльність усієї системи адміністративних інституцій з ієрархією державної влади та влади місцевого самоврядування, тобто скоординовані групові дії з питань публічних справ, спрямовані на їх вирішення» [96, с. 117–118];

«регламентовану законами та іншими правовими актами, діяльність суб'єктів публічного адміністрування, що спрямована на: прийняття адміністративних рішень, надання адміністративних послуг, здійснення внутрішнього адміністрування суб'єкта публічного адміністрування» [21, с. 44];

«професійну, оплачувану, фінансовану із державного та місцевих бюджетів діяльність державних органів та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, спрямовану на забезпечення прав, потреб та інтересів людини та громадянина, громадянського суспільства, суб'єктів підприємницької діяльності та інших учасників суспільних відносин у межах єдиної державної (публічної) політики», або «сукупність дій уповноважених державою органів та їх посадових осіб, спрямованих на реалізацію заходів державної політики у всіх сферах життєдіяльності суспільства» [63, с. 223];

«регламентовану законами й іншими нормативно-правовими актами системну організуючу, владно-розпорядчу діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування, яку спрямовано на впорядкування їх організаційної структури, планування, підготовку, розробку та реалізацію управлінських рішень, організацію діяльності апарату управління, здійснення документального, інформаційного, кадрового, психологічного забезпечення їх повсякденної діяльності з метою досягнення суспільно корисних цілей і самої мети створення та діяльності відповідного суб'єкта адміністрування» [22, с. 43].

У цілому дослідники, вивчаючи категорію «публічне адміністрування», наводять різні погляди щодо його сутності та складників, проте вони здебільшого погоджуються з тим, що це управлінська діяльність органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, інших суб'єктів публічної влади (або владних повноважень), яка забезпечує вплив на суспільну систему шляхом відповідних механізмів, інструментів (форм та методів) і процедур, забезпечуючи таким чином рух суспільної системи та її розвиток у необхідному напрямі [89]. У свою чергу «публічне адміністрування портової галузі України та, відповідно, портової діяльності визнається одним із напрямків публічного управління (адміністрування), що має на меті досягнення найбільшого ефекту від статусу України як держави порту з охопленням різноманітних політичних, економічних, соціальних, безпекових механізмів та наявністю відповідних інструментів впливу на достатньо особливі суспільні відносини, що складаються у портах» [73, с. 246].

Інститут публічного адміністрування є активно досліджуваним й у закордонній правничій та управлінській доктрині. Одним із засновників теорії публічного адміністрування є Вудро Вільсон, який влучно зазначив, що публічне адміністрування – це детальне та систематичне виконання публічного права, а кожне конкретне застосування його норм є актом адміністрування. Крім того, він акцентував увагу на тісному взаємозв'язку адміністративного права та публічного адміністрування, а останнє розглядав як систему, внутрішньо структуровану та ієрархічно побудовану, кожен елемент якої наділений компетенцією для виконання функцій держави [119, с. 77]. Інші розробки [248] підтверджують, що цей зв'язок є дійсно міцним та безумовно адміністративне право і публічне адміністрування є настільки тісно пов'язаними, що одне без іншого втрачає ефективність та зміст. Адміністративне право встановлює нормативні рамки, в яких функціонує система публічного адміністрування, забезпечуючи легітимність управлінських рішень, захист прав громадян та публічного порядку, а публічне адміністрування надає адміністративному праву динамічного наповнення через

реалізацію його норм на практиці у процесі управлінської діяльності та окреслення нових завдань у випадку виникнення нових відносин і суспільних викликів. Таке поєднання стимулює модернізацію та вдосконалення правових норм, сприяючи підвищенню ефективності управління та зміцненню довіри суспільства до влади, зокрема й у таких специфічних сферах, як охорона довкілля, управління портовою та морською діяльністю тощо.

Необхідно також звернути увагу на те, що значну увагу у правознавчій українській літературі приділено взаємозв'язку категорій «публічне адміністрування» та «державне управління». Останнє традиційно розглядається у «широкому» та «вузькому» значеннях, і подібні погляди є притаманними також розумінню публічного адміністрування. Відповідно до «вузького» підходу, публічне адміністрування ототожнюється з діяльністю виконавчої гілки влади та органів місцевого самоврядування, які здійснюють управлінські функції, спрямовані на реалізацію державної політики (іноді також до неї зараховується внутрішньоорганізаційна діяльність у таких органах, проте останнім часом ця позиція критикується, а відповідна діяльність визнається адміністративним розпорядництвом [58, с. 41]). У такому («вузькому») контексті воно трактується як професійна управлінська діяльність публічних службовців, пов'язана з розробкою, впровадженням і практичною реалізацією рішень публічної влади. Натомість «широке» тлумачення охоплює всю систему адміністративних інституцій, включно з державною владою та органами місцевого самоврядування, яка здійснює координацію зусиль у публічній сфері. Таким чином, публічне адміністрування розглядається як узгоджена діяльність суб'єктів публічної влади, спрямована на забезпечення суспільного інтересу та ефективне управління соціальними процесами [96, с. 117–118]. Цей підхід є характерним для ЄС, де «публічна адміністрація» або «публічний сектор» також розуміються у подвійному значенні як сукупність «регіональних органів, місцевих та інших органів публічної влади», «центральної уряди», «муніципалітети», а також ті органи, які не належать до них організаційно, але виконують делеговані управлінські функції.

Виокремлюються відповідні рівні публічного адміністрування: центральний, національний (національний уряд та його департаменти), регіональний (федеральний або окружний уряд) та місцевий (муніципальний уряд) [251, р. 1, 2, 4].

За класичним підходом, національні системи публічного адміністрування формуються суверенними державами з урахуванням особливостей їхнього внутрішнього законодавства, управлінських традицій і механізмів, а також з базуванням на міжнародних стандартах, на обов'язковість яких було надано згоду в установленому порядку. Водночас одним із наслідків триваючих процесів глобалізації та транснаціоналізації адміністративного права, а також модернізації підходів до управління є зростаюча інтеграція вимог, стандартів і кращих практик, закріплених як у міжнародних договорах, так і в інших документах наднаціонального походження (незалежно від ступеня їх імперативності) до внутрішніх систем публічного адміністрування (особливо у природоохоронній та морській сферах). У результаті традиційний підхід до публічного адміністрування як виключно внутрішньодержавного явища – навіть за умов дотримання чинних міжнародних договорів – поступово втрачає актуальність під впливом активізації діяльності наднаціональних акторів, які не лише впливають на формування векторів національної політики, а й дедалі частіше наділяються специфічними контрольними або координаційними повноваженнями всередині держав.

В Україні система публічного адміністрування у сфері портової діяльності та її природоохоронних аспектів ґрунтується на положеннях Конституції [80] та галузевого законодавства (документи довгострокового стратегічного планування, закони, підзаконні нормативно-правові акти, акти локального регулювання), а також чинних щодо неї міжнародних договорів. Архітектура цієї системи охоплює мережу уповноважених органів, механізми встановлення та підтримання режимів прибережних морських просторів, розбудову інституційних і правових засобів запобігання їх забрудненню, а також функціонування системи екологічного моніторингу та контролю у межах

портових територій та акваторій. При цьому, особливо з підписанням Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 р. [185], вплив наднаціонального (регіонального європейського) складника у публічному адмініструванні в Україні підсилюється та активно впливає на значне коло сфер, зокрема, й екологічну (ст.ст. 292, 293, 296, 302, глава 6 Угоди про асоціацію). У цілому, як справедливо зазначає А. Пухтецька, вплив глобальних стандартів у сфері адміністрування є суттєвим і не може бути недооціненим, оскільки у них відображаються не лише універсальні інтереси суб'єктів адміністративного права різних рівнів, а й конкретизуються правові механізми взаємодії ключових акторів глобального, європейського (чи іншого регіонального) та національного рівнів. Це особливо важливо у контексті пріоритетних напрямів державного управління і регулювання, де саме стандартизовані підходи є основою для формування ефективної, скоординованої управлінської практики [166, с. 118].

У зв'язку з триваючою активізацією впливу наднаціонального елемента на системи публічного управління та на продовження аналітичного опрацювання наукових підходів до визначення категорії «публічне адміністрування», необхідно акцентувати увагу на наступному. Об'єктивно складений і реалізований комплекс повноважень наднаціональних суб'єктів керуючого характеру, а також класичні підходи до реалізації норм міжнародних угод за допомогою внутрішньодержавного управлінського механізму дали підстави для оновлення підходів сучасної правничої доктрини до характеристики категорії «публічне адміністрування» через додання до механізму такого адміністрування наднаціонального складника, що має як імперативний, так й рекомендаційний характер. Він проявляється як у схваленні правових стандартів та узагальненні кращих практик їх застосування (нормативний компонент), так й у роботі міжнародних інституцій (включаючи також й контрольні, й моніторингові (аудиторські) механізми) і погодженні планів сумісних дій держав, їх спеціалізованих органів та організацій (інституційний компонент). На імперативність такого складника для себе держави погоджуються, надаючи згоду на обов'язковість міжнародної

угоди, беручи участь у роботі відповідних органів і організацій, а реалізація встановлених чи прийнятих за згодою значної кількості держав норм здійснюється уже на національному рівні. Фактично, як справедливо зазначає Б. Кормич, «відбувається значний вплив на внутрішнє законодавство джерел права та управлінських практик, що мають зовнішнє походження. І такий вплив може стати не лише звичайним застосуванням положень міжнародних угод, замість національних нормативно-правових актів, але й встановленням певних міжнародних стандартів щодо особливостей застосування національного законодавства. Крім того, збільшується також коло іноземних, або наднаціональних суб'єктів, які здійснюють функції публічного адміністрування всередині окремої держави» [82].

У результаті теоретичні погляди на публічне адміністрування як на виключно внутрішньодержавну управлінську активність поступово зазнали змін та до компонентів упорядковуючого імперативного впливу додалися наднаціональні – міжнародні організації, схвалені ними документи, моніторингові та аудиторські інструменти тощо. Прикладом останніх може бути схема аудиту для членів Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, далі – ІМО) що спочатку (з 2006 р.) був добровільним, а згодом (з 2016) – обов'язковим [305]. Такий аудит спрямовано на підвищення загальної ефективності роботи держав у глобальному масштабі та відповідно до вимог міжнародних угод, учасниками яких вони є. Схему призначено для надання державам-членам ІМО усесторонньої та об'єктивної оцінки того, наскільки послідовно та ефективно вони адмініструють застосування обов'язкових документів ІМО у сфері запобігання забрудненню з суден, безпеки життя на морі, підготовки та дипломування моряків тощо [333].

Не можна, при цьому, стверджувати, що зазначений вплив наднаціональних механізмів став цілковито новою практикою, адже приєднання до міжнародних угод та участь у роботі міжнародних організацій завжди зумовлюють певні зміни всередині держав [через схвалення законодавства для належної імплементації угод, організацію його виконання,

формування відповідних органів (наприклад, морської адміністрації у державі тощо)], але дедалі підсилюваний вплив європейських та глобальних стандартів на внутрішньодержавні механізми урядування, вивчення і запозичення зарубіжних практик адміністрування зумовили перегляд устояних підходів як до державного управління, так й до порівняно нової для української правничої науки категорії «публічне адміністрування». У зв'язку з цим необхідно підтримати слушну позицію про те, що публічне адміністрування на теперішній час не обмежується лише національним сегментом керуючих (адмініструючих) інституцій і внутрішньодержавною правовою базою. Воно охоплює значно ширше коло управлінських впливів та публічних владних механізмів, часто виходячи за національні кордони. Особливим чином це проявляється у сферах, що зазнають на собі найзначніших регуляторних впливів міжнародних організацій: митна справа та морська діяльність [8, с. 11]. Цьому сприяє також розвиток глобального адміністративного права, яким регламентовано правовідносини за участю специфічних суб'єктів – міждержавних установ, неформальних міжурядових організацій, урядових національних установ, публічно-правових утворень та приватних суб'єктів – у сфері реалізації публічних функцій транснаціонального управління. Їх діяльність охоплює усі рівні адміністрацій – від міжнародного та національного до регіонального і локального, а також громадські формування, що лобіюють публічні, місцеві та інші інтереси у державах, формуючи політику та взаємодіючи у різноманітних сферах [166, с. 117], зокрема у сфері упровадження різноманітних заходів природоохоронного характеру, пов'язаних з судноплавством та портовою діяльністю.

За підсумками таких трансформацій «відбувається ідеологічно відмінне змістовне наповнення одного з основних інститутів адміністративного права» [75, с. 167] і національна концепція публічного адміністрування поступово зазнає оновлення та набуває нових, але схожих на внутрішньодержавні, специфічних форм та методів реалізації [123, с. 125, 129]. Останні характеризуються особливостями наднаціонального регулювання та

достатньо часто наявністю норм «м'якого» права, що дозволяють значну варіативність реалізації. Акти, що містять такі норми, зазвичай не вважаються юридично обов'язковими через схвалення поза межами усталених процедур правотворення або з інших причин. Водночас вони здатні впливати на поведінку суб'єктів, оскільки сприймаються як вираження політичної волі або стратегічних намірів, що з часом можуть бути закріплені у правових нормах чи ураховуватись при ухваленні рішень уповноваженими органами держав. Крім того, вони можуть виконувати пояснювальну функцію щодо того, яким чином державні та інші структури інтерпретують окремі явища чи процеси [38, с. 83].

Таким чином, у сучасній правничій доктрині підходи до тлумачення категорії «публічне адміністрування» умовно поділяються на дві основні групи залежно від наявності або відсутності міжнародного (наднаціонального) компоненту. Перша група охоплює моделі внутрішньодержавного публічного адміністрування, що реалізується через управлінську діяльність органів державної виконавчої влади, а також, за окремими підходами, – законодавчої, судової влади та органів місцевого самоврядування, що діють на підставі національного законодавства (внутрішнього та чинних для держави міжнародних угод). Друга група охоплює також наднаціональний складник публічного адміністрування разом з національними інституціями, за якого наднаціональні суб'єкти, зокрема міжнародні організації, здійснюють низку специфічних управлінських функцій із застосуванням притаманних їм форм і методів впливу (інструментів) на суспільні відносини, також базуючись на відповідній нормативній базі.

Необхідно, при цьому, звернути увагу на те, що міжнародні угоди, приєднання до яких відбулося у встановленому порядку, стають частиною національного законодавства держав (для України – відповідно до ст. 9 Конституції), а інструктивні (циркулярні) листи, рекомендації, протоколи тощо – конкретизують схвалені норми, визначають шляхи їх кращої (часто – єдино вірної і можливої [70, с. 12]) реалізації, є прикладами загаданого вище «м'якого права». Такі норми є широко застосовуваними у

морській і портовій сфері та формують нормативний базис для відповідних управлінських практик держав портів у рамках здійснюваного ними контролю суден під іноземними прапорами тощо. Прикладами таких актів є, зокрема, циркулярні листи: МЕРС.1/Circ.883/Rev.1, що стосується захисту морського середовища та містить рекомендації і порядок дій у випадку проблем у роботі системи очищення вихлопних газів на судні [306], BWM.2/Circ.70 щодо управління баластними водами [220], MSC.1/Circ.1450 про визнання документів моряків [308] тощо.

Розглядаючи ці документи важливо відзначити, що у сфері морської діяльності, такі рекомендаційні документи на практиці набувають обов'язкового характеру (фактично втрачають ознаки «м'якого права»), що дає підґрунтя для доктринального опрацювання їх нормативних властивостей. Одні автори, базуючись на висновках загальної теорії права, вважають, що рекомендації міжнародних організацій можуть бути виокремлені в окремий різновид міжнародно-правових норм. Інші наполягають на тому, що лише ті рекомендації, яким надано обов'язкову юридичну силу, можуть розглядатися в якості рекомендаційних норм міжнародного права, а всі інші нормами права не є. Відзначається також, що хоча більшість із рекомендацій міжнародних організацій містить міжнародні норми різного характеру, вони водночас не є нормами міжнародного права, оскільки не обумовлюють юридичних зобов'язань, але це не означає, що вони не мають виконуватися [84; 216]. Про керівну роль таких рекомендацій свідчить, наприклад, те, що підтвердження дипломів моряків відповідно до Конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення ваhti 1978/1995/2010 [279; 347] видаються лише за наявності меморандуму між країною, що видала диплом моряка та країною, яка його визнає, що передбачено циркулярним листом Комітету з безпеки на морі (Maritime Safety Committee, MSC) IMO MSC.1/Circ.1450 від 24 січня 2013 р. та іншими подібними документами у цій сфері.

Отже, наслідком дії наведених факторів і тенденцій є модернізація як організаційного, так й правничого компонентів внутрішньодержавного

публічного адміністрування, що виявляється в їх зростаючій відкритості до впливу міжнародно погоджених правових норм та управлінських підходів, адаптації до них та посиленні ролі наднаціональних акторів, які, відповідно до міжнародних домовленостей, можуть бути уповноважені на здійснення моніторингових та контрольних повноважень, специфічної аудиторської діяльності. У результаті на теперішній час публічне адміністрування фактично втрачає суто внутрішньодержавний характер, трансформуючись на комплексну багаторівневу систему, у межах якої державні підходи до правового регулювання та управління формуються з урахуванням міжнародних зобов'язань, екологічних стандартів та принципів сталого розвитку, що сприяє утвердженню нової моделі публічного адміністрування, орієнтованої на баланс між суверенітетом держави та необхідністю глобальної екологічної відповідальності. При цьому воно продовжує спиратися на державну владу, підкріплюватися та забезпечуватися нею, поширюватися на все суспільство, а також поза межами державного кордону у сфері міжнародної політики [21, с. 44].

І моніторингові та контрольні процедури у морських портах не є виключенням, адже їм приманні усі риси публічного адміністрування сфер суспільного життя, виробництва, транспортної діяльності тощо. Вони є складником загальнодержавної системи охорони навколишнього середовища, елементом екологічної політики та частиною публічного адміністрування, що здійснюється, як зазначено вище, в умовах підсилюваного впливу наднаціональних регуляторів. Поступово ці, здебільшого контрольні, механізми засвідчують перехід від традиційної моделі державного контролю до інтегрованого управління, базованого на екологічних оцінках, превентивних заходах, інформаційно-аналітичному забезпеченні та міжвідомчій взаємодії. Такий підхід відповідає сучасним тенденціям у сфері морського екологічного урядування, сприяє гармонізації національного законодавства з міжнародними екологічними стандартами та зміцнює інституційний потенціал держави у сфері забезпечення екологічної безпеки у портах [17].

Завданнями такого адміністрування є: встановлення основ державної та місцевої політики у сфері регулювання природоохоронних відносин, спостереження за забрудненням природних ресурсів, державний контроль, моніторинг, аудит, розробка та реалізація довгострокових програм використання та охорони природних ресурсів, їх раціональне використання та відновлення, надання прав користування природними ресурсами, встановлення стандартів (норм, правил) у сфері вивчення, використання та охорони природних ресурсів, безпечного ведення робіт, пов'язаних з природокористуванням, а також раціонального використання та охорони природних ресурсів [189, с. 8; 109, с. 5–16].

Отже, публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур слід розглядати як діяльність уповноважених владних суб'єктів, спрямовану на формування, реалізацію, моніторинг і контроль за дотриманням екологічних стандартів та правил на території та в акваторії морських портів. Його компонентами є організаційні, правові, економічні та інформаційно-аналітичні інструменти для запобігання та протидії забрудненню акваторій, повітря, ґрунтів, акустичного та світлового середовища, забезпечення їх ощадливого використання, а також дотримання міжнародних та національних стандартів екологічної безпеки. Таке адміністрування передбачає координацію дій між державними органами (законодавчої, виконавчої, судової гілок влади), органами місцевого самоврядування, адміністраціями портів та суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність у морських портах, а також наддержавних інституцій та уповноважених (окремими державами, їх об'єднаннями тощо) суб'єктів з метою досягнення балансу між економічною доцільністю та екологічною відповідальністю у рамках стратегії сталого розвитку [17].

1.3. Сучасні наукові підходи до екологізації портової діяльності

Реалізація природоохоронних проєктів у морських портах є одним з провідних напрямків їх сучасної модернізації поряд з автоматизацією, впровадженням автономних пристроїв, технологій штучного інтелекту, хмарних рішень та інших досягнень Четвертої індустріальної революції. Екологічні моніторингові та контрольні процедури, здійснювані у портах, є компонентом природоохоронної політики держави, мають на меті забезпечення екологічної рівноваги та мінімізацію негативного впливу на довкілля. Комплекс таких заходів створює нормативне, управлінське, сервісне та виробниче середовище, орієнтоване на впровадження інноваційних та дружніх до природи технологій у портову діяльність.

Відповідно до ч. 1 ст. 2 Закону України від 17.05.2012 «Про морські порти України» [155] (далі – ЗУ «Про морські порти»), портова діяльність охоплює «зокрема державне регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, правовий режим об'єктів портової інфраструктури». Оскільки за класичним підходом до визначення використовуваних у нормативних актах термінів «портову діяльність» у ст. 1 ЗУ «Про морські порти» не розтлумачено, а норма наведеної ч. 1 ст. 2 містить слово «зокрема», це дає підстави для розгляду питання про додання до уже перерахованих складників також інших її напрямків. Такими напрямками, на наше переконання, можуть бути, поряд з іншими, екологічні моніторинг та контроль, а визначення портової діяльності може бути скоректовано наступним чином: портова діяльність – комплекс організаційних, управлінських (сервісних, контрольних, спостережних тощо) та виробничо-господарських активностей, що здійснюється у морських портах з метою забезпечення ефективного функціонування портової інфраструктури, торговельного мореплавства і охорони довкілля. Під час такої діяльності реалізуються, поряд з іншими,

природоохоронні функції (повноваження) владних суб'єктів, спрямовані на запобігання забрудненню морського середовища, ґрунтів, повітря, акустичного та світлового середовища, контроль за викидами та скидами, управління відходами та дотримання природоохоронного законодавства усіма суб'єктами, які діють у межах морських портів. Отже, екологічні моніторингові та контрольні процедури не слід розглядати як «зовнішній» компонент портової діяльності, вони є її органічним складником, безпосередньо пов'язаним із зобов'язанням держави забезпечувати сталий розвиток, екологічну безпеку та збереження природних екосистем відповідно до національного законодавства та сучасних принципів публічного адміністрування.

Тематика екологічного контролю у морських портах нечасто стає предметом окремих правничих досліджень. Зазвичай цей аспект розглядається у межах комплексних наукових праць, присвячених публічному адмініструванню портової галузі у цілому, або у контексті аналізу адміністративних процедур і формальностей, пов'язаних з функціонуванням морських портів або перетином кордону. Така обмежена увага науковців може пояснюватися міждисциплінарним характером проблематики, що охоплює специфічні аспекти реалізації морського та природоохоронного законодавства, дією комплексу міжнародних угод у цій сфері, а також зосередженням переважної уваги на практичних аспектах екологічного контролю у морських портах, що характеризувалися корупційними ризиками та значними інституційними змінами на початку 2020-х рр.

Водночас, зважаючи на зростання уваги до морської екологічної безпеки, актуальність комплексного правничого опрацювання цього напрямку публічного адміністрування суттєво підвищується. Його базисом можуть стати роботи українських та зарубіжних дослідників, в яких охарактеризовано низку особливостей екологізації портової діяльності, екологічного контролю тощо та надано рекомендації щодо їх удосконалення і подальшого розвитку. Так, у дисертаційному дослідженні А. Панчук «Публічне адміністрування портової галузі України» (2024) [118] відзначено, що метою адміністрування портової

галузі є, серед іншого, контроль за дотриманням вимог екологічної безпеки (с. 19), а під функціями публічного адміністрування портової галузі розуміється, поряд з іншими, діяльність з дотримання екологічних вимог (с. 20, 61). Авторка також акцентує увагу на необхідності імплементації Директиви 2010/75/ЄС про промислові викиди і запровадженні інтегрованого дозволу з метою запобігання перенесенню забруднення з одних джерел на інші [49], забезпеченні достатньої кількості портових споруд для накопичення та обслуговування екологічно небезпечних вантажів у портах і реформуванні екологічного оподаткування [117, с. 190-191; 118, с. 89, 99–10]. Щодо екологічного контролю у роботі відзначено, що «екологічний контроль – це заходи з контролю та управління викидами шкідливих речовин, а також перевірка дотримання стандартів захисту навколишнього середовища під час портових операцій» [118, с. 103]. Підкреслено також спрямованість на дотримання екологічного імперативу ст. 12, п. 8 ч. 1 ст. 13, п.п. 9, 10 ч. 1 ст. 15, п. 5 ч. 3 ст. 19 ЗУ «Про морські порти» [118, с. 127–128].

У дисертації С. Андрущенка «Правовий режим морського порту» (2021) [7] відзначається, що екологічні контрольні механізми є складником правового режиму морського порту (с. 26, 45, 65 тощо) та згадується про вади публічного адміністрування такого режиму, зокрема через значну кількість контрольних екологічних перевірок (с. 110). Автор справедливо зауважує, що «саме забезпечення безпеки визначає сутність режимних правил порту», а безпека охоплює безпеку мореплавства, безпеку від пожеж і захворювань, зіткнень, екологічних загроз тощо (с. 65).

Питання екологічного контролю у морських портах України порушувалося у докторській дисертації С. Кузнецова «Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України» (2024) [90]. Серед іншого у роботі було відзначено, що ужиті в Україні заходи щодо оптимізації системи екологічного контролю у морських портах і вдосконалення процедур обслуговування суден демонструють позитивну динаміку (с. 143) та зауважено, що екологічна орієнтація публічного

адміністрування морської діяльності закріплена у Морській доктрині України на період до 2035 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) [103] (далі – Морська доктрина України) як для держави прапора, так і для прибережної держави та держави порту, що відповідає глобальним тенденціям посилення уваги до захисту довкілля. Але також підкреслено, що внутрішньодержавний механізм забезпечення дотримання екологічного імперативу у сфері морської діяльності досі перебуває на стадії формування оптимальної національної моделі, а перевірка екологічності суден (їх відповідності чинним стандартам) здійснюється у межах комплексного контролю їхньої безпеки, притаманного морській сфері (с. 324). Опрацювання тематики екологізації портової діяльності було продовжено С. Кузнецовим (2025) у наступних працях, присвячених окремим аспектам правового режиму прибережних регіонів та акваторій, правових та організаційних рішень у сфері декарбонізації та інноваційного розвитку портів України, а також глобальних трендів морської галузі в аспекті оновлення Морської доктрини України (у співавторстві з О. Стецем) [91 – 93].

У дисертаційній роботі К. Єременко «Адміністративно-правові основи стимулювання використання альтернативних джерел енергії у морській галузі» (2023) [56] підкреслено значення морських портів у процесах декарбонізації. Авторка наголошує, що запровадження «зелених» ініціатив у портах є особливо важливим з огляду на декілька важливих функцій: виконання обов’язкових вимог щодо зниження викидів у морському секторі через контроль за впровадженням стандартів ІМО на національному рівні; підтримка зусиль ООН у досягненні Цілей сталого розвитку та реалізації концепції «зеленого» порту; зміцнення корпоративної та соціальної відповідальності шляхом реагування на очікування морських стейкхолдерів, громадськості та екологічних громадських формувань; запобігання глобальним кліматичним змінам, а також підвищення енергетичної безпеки та ефективності; зміцнення довіри до бізнесу і формування позитивного

екологічного іміджу держави (с. 125–126). Хоча питання екологічного контролю у морських портах у роботі К. Єременко спеціального висвітлення не набули, авторкою відзначено сприяння класичної та широко поширеної системи контролю держави порту (Port State Control, далі – PSC) зменшенню антропогенного навантаження і забруднення морського середовища та атмосферного повітря (с. 127–128). Крім того, звернено увагу на внутрішньопортові можливості екологізації та відповідне міжнародне співробітництво, а також запропоновано можливості стимулювання «зеленого переходу» у портовій галузі (с. 123–127, 129–132).

У дисертації І. Леусенко «Адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України» (2023) [97], присвяченій визначенню особливостей реалізації механізму такої відповідальності і розробці шляхів його удосконалення, відзначається, що проблематика охорони довкілля поступово еволюціонує від питання дотримання санітарних вимог під час виробничих процесів і забезпечення безпеки виробництва до ширшої проблеми сталого розвитку людства та гармонізації екологічної та економічної політики як складника концепції сучасної держави (с. 25). Питання екологічного контролю розглянуто у цій праці під кутом зору забезпечення екологічної безпеки та екологічного правопорядку, досліджено зміни у системі уповноважених на здійснення контрольних функцій органів та особливості відповідальності за забруднення морських просторів України (внутрішніх вод, територіального моря, прилеглої зони та виключної (морської) економічної зони).

А. Сурілова у дисертаційній роботі «Правові основи публічного адміністрування суден у морських портах України» (2024) [184] відзначає, що уніфікація міжнародних стандартів у цій сфері дозволяє забезпечити безпеку та ефективність морських перевезень, зменшити ризики порушень, підвищити якість та екологічну стійкість морських портів і забезпечити єдиний підхід до управління ними (с. 61–62). Авторка розглядає екологічний контроль як компонент PSC (с. 117, 128–129), звертає увагу на кризові явища при його

здійсненні у морських портах України та зміни в організаційно-правовому забезпеченні (с. 144–145, 158–164 тощо).

У статті В. Серафімова «Нагляд (контроль) у сфері охорони морського довкілля в Україні: новітні інституційні перетворення» [340] було досліджено зміни у системі контрольно-наглядової діяльності щодо захисту морського середовища в Україні, які мали характер тимчасового перерозподілу функцій між територіальними органами Держекоінспекції та були необхідними для створення оновленої системи публічного адміністрування. Це, у свою чергу, мало на меті забезпечення ефективного виконання екологічної функції держави шляхом здійснення належного контролю та нагляду у морських портах. Крім того, у роботі підкреслювалося, що такі перетворення сприятимуть поступовому формуванню інтегрованої системи державного (публічного) адміністрування, здатної реалізувати реформи у сфері природоохоронної діяльності, зокрема щодо удосконалення контрольно-наглядових процедур, та наголошувалося на необхідності ухвалення спеціального Закону України «Про державний екологічний контроль».

Л. Кучер, А. Кучер та І. Миц у статті «Державний екологічний контроль у системі екологічної безпеки» [95] також звертають увагу на актуальність прийняття зазначеного Закону та відзначають, що його практична імплементація сприятиме поліпшенню екологічної безпеки на різних ієрархічних рівнях управління (с. 215). Авторами запропоновано шляхи реформування системи державного екологічного контролю («покладення на службу реалізації державної екологічної політики щодо здійснення державного нагляду у галузі охорони довкілля; здійснення спостереження за станом, змінами, динамікою, характером впливу факторів навколишнього середовища на його стан; ведення державного обліку об'єктів, які загрожують екологічній безпеці» тощо) (с. 215–216), проте спеціального дослідження екологічного контролю у морських портах дослідниками не представлено.

Тематиці екологічного контролю в умовах незаконної анексії регіонів України та широкомасштабного вторгнення рф, а також особливостям

контрольних формальностей при переміщенні товарів і транспортних засобів через державний кордон присвячено роботи Б. Бабіна [10; 211; 212], Д. Росохати [173; 174], І. Компанієць, А. Нечитайленко та В. Нечитайленко [77; 112; 113], Я. Самусевич, І. Теницької та Д. Новикової [176], А. Булейко [23], Є. Калінського, Г. Тіхосової та К. Клевцова [67] і деяких інших дослідників. Теоретичний базис сучасних розробок у сфері екологічного контролю було закладено працями В. Гаращука [28–31], А. Гетьмана [32–35], В. Костицького [36; 85], Д. Скрильнікова [179; 165; 55], Ю. Шемшученка [190–192], але проблематика екологічних контрольних процедур у морських портах у роботах зазначених авторів розглядається лише фрагментарно.

Природоохоронні ініціативи у діяльності провідних інноваційних портів світу було досліджено Ю. Сергєєвим та Н. Коваль у статті «Екологізація портової діяльності: кращі практики та оновлення правового регулювання в Україні» (2024) [177]. Авторами відзначено, що реалізація концепції «зелених» портів зазвичай потребує значних інвестицій, спрямованих на оновлення портової інфраструктури, модернізацію суден та запровадження механізмів забезпечення дотримання екологічних стандартів. Водночас заходи із декарбонізації, переходу на відновлювані джерела енергії, скорочення викидів, протидії шумовому та пиловому забрудненню, удосконалення систем управління відходами та процедур екологічного контролю дозволяють суттєво знизити негативний вплив на довкілля та сприяють збереженню прибережних водних і наземних екосистем. Як справедливо відзначають автори, в Україні питання екологізації портового сектору і розбудови національної моделі екологічних контрольних процедур перебувають на етапі формування, яка має урахувати природні умови країни, а також найкращі світові практики публічного адміністрування дотримання екологічних вимог як у мирний час, так і в умовах триваючого збройного конфлікту (с. 414).

Питання комплексної екологізації портової діяльності отримують широкої розробки у працях зарубіжних дослідників. Так, у роботах Т. Ноттенбума розглядаються різноманітні напрямки модернізації морської та

портової діяльності, серед яких чільне місце займає екологізація та базована на ній концепція «зелених» портів. Ще у 2013 р. дослідник відзначав, що екологічні проблеми, пов'язані з діяльністю морських портів, підсилюються. Екологізація управління портами є незворотним процесом, який впливає на портові адміністрації в усьому світі з метою збереження їхньої працездатності, підвищення економічної та екологічної конкурентоспроможності. При цьому, для досягнення екологічних цілей та сталого розвитку портів їхні адміністрації можуть використовувати процедури концесії терміналів, що мають охоплювати цілі «зеленого» управління портами [312]. У статті 2018 р. «Екологізація термінальних концесій у морських портах» [314] продовжуючи розробку тематики, Т. Ноттенбум у співавторстві з Дж. Лам зазначають, що портова влада може використовувати різні регулятивні, інвестиційні та цінові заходи для інтеграції «зелених» цілей до процедур та угод про концесії терміналів. Вона також повинна мати можливість розробляти процедури надання контрактів на термінали з урахуванням екологічних цілей та потреби у стійкому та висококонкурентному портовому контексті.

Н. Нікітакос у статті «Зелена логістика – концепція порту з нульовими викидами» [311] у 2012 р. зауважував, що більшість портів світу досліджують можливості використання берегового електропостачання для суден, що стають дедалі більшими та потребують усе більше енергії, а концепція порту з нульовими викидами передбачає його функціонування на відновлюваних джерелах енергії для задоволення енергетичних потреб і зменшення викидів у повітря. В якості можливих шляхів екологізації було запропоновано метод т.зв. «холодного прасування», що передбачає підключення судна до берегового електропостачання під час перебування біля причалу. Посилаючись на М. Гоха [258], автор звертає також увагу на різні моделі «зеленого» управління у морських портах: 1) використання системи стимулів і тісної співпраці з ключовими стейкхолдерами морської спільноти; 2) тристоронні домовленості, у межах яких уряд, розглядаючи себе як адміністратора ресурсів, відповідні агентства, що виконують свої функції у просуванні інновацій та

розробці більш екологічного, чистого й енергоефективного обладнання, а також приватна індустрія (порти, вантажовідправники та судноплавні компанії) об'єднуються для спільної розробки політик, стимулів та форм взаємодії на благо усього суспільства. Важливість та необхідність спільних зусиль у сфері екологізації портової діяльності підкреслюється також у статті Дж. Лам та Т. Ноттенбума «Екологізація портів: порівняння інструментів управління портами, що використовуються провідними портами Азії та Європи» [296] (2014).

У колективній роботі 2023 р. «Використання методів штучного інтелекту (ШІ) для ефективного реагування на зміну клімату у морських портах» [293] визначаються можливості застосування цих методів для ефективного реагування на зміну клімату у морських портах, зокрема для «холодного прасування», а головною пропозицією роботи є розвиток концепції порту з нульовими викидами, що передбачає створення портових «міні-мереж» (microgrids) на основі поновлюваних джерел енергії із залученням штучного інтелекту для управління. При цьому традиційні джерела енергії розглядаються лише в якості резервних.

Європейський досвід екологізації морських портів досліджено у роботі Т. Ноттебума та інших «Роль морських портів в управлінні екологічним ланцюгом постачання: ініціативи, підходи та перспективи у Роттердамі, Антверпені, Порті Північного моря та Зебрюгге» (2020) [317]. Автори акцентують увагу на активному впровадженні зазначеними портами екологічних заходів з оптимізації логістики, скорочення викидів та впровадження «зеленої» енергетики, а зацікавлені сторони (оператори, вантажовідправники та владні актори) підтримують таку трансформацію. До основних перешкод екологізації зараховані висока вартість модернізації портової інфраструктури та необхідність якісної нормативної бази. Автори підкреслюють, що морські порти є ключовими ланками екологізації ланцюгів постачання, їхня участь дозволяє значно знизити вуглецевий слід та підвищити стійкість логістичної системи, однак для реалізації потенціалу необхідні

координовані дії на рівні політики, інвестицій та нормативного регулювання. Ці ж фактори визначені ключовими у формуванні портів як вузлової інфраструктури для альтернативних видів палива у статті Т. Ноттебума та Г. Хараламбидеса «Морські порти як зелені водневі хаби: досягнення, можливості та проблеми в Європі» (2023) [313], а В. Монтейт та В. Ескобар підкреслюють важливість урахування місцевого контексту при створенні портами відповідної інфраструктури (2025) [307].

Окремим напрямком досліджень екологізації морських портів є їхнє співробітництво в організації «зелених» морських коридорів, які є судноплавними маршрутами між двома великими портовими вузлами (включаючи проміжні зупинки), на яких технологічна, економічна та нормативна доцільність експлуатації суден з нульовим рівнем викидів каталізується за рахунок державних та приватних дій [348, р. 16], відповідно до Клайдбанкської декларації 2021 р. [233] (С. Долатабаді, П. Масодзаде, Х. Ішак та К. Кроуфорд [249], С. Гарг, С. Кашав та Ж. Лам [255], А. Ісмаїл, Ф. Балліні, А. Ольцер, А. Аламуш [285], Б. Хесус, І. Феррейра, А. Каррейра, С. Ове Ерікстад, Р. Годіна [287] та інші). Авторами розглядаються приклади функціонування таких коридорів у різних регіонах світу, аналізуються їх ціннісні фактори (екологічна стійкість, економічна ефективність, упровадження нових технологій та організована співпраця) та зазначається, що для повноцінної реалізації їх потенціалу необхідні комплексні заходи: інвестиції, політичні, інфраструктурні та економічні рішення щодо підтримки інновацій, і активна міжнародна співпраця між портами і портовими містами.

Аспекти екологічного контролю у морських портах розглядаються зарубіжними дослідниками у класичних аспектах протидії забрудненню припортового навколишнього середовища, інтегрованого управління приморськими регіонами та PSC. Так, А. Дайк і Ф. Ачору (2021) [241], розглядаючи три основні джерела забруднень (скидання відходів до океану, забруднення від суходольних стоків та від морської видобувної промисловості) відзначають, що вони негативно впливають на морську екосистему та здоров'я

здіяного персоналу. Одним з головних кроків у протидії забрудненню автори вважають підвищення поінформованості серед громадян, судновласників, екіпажів, нафтовидобувних компаній та інших заінтересованих сторін, а рекомендованими можливостями для протидії такому впливу визначають створення та впровадження освітніх програм з охорони морського середовища, підвищення ефективності контролю за дотриманням екологічних норм і стандартів, а також розробку та використання нових технологій для запобігання та усунення забруднень.

У колективній роботі «Аналіз забруднення моря з суден у морських портах Нігерії» (2017) [320] пропонується інтегрована управлінська модель протидії забрудненню, що поєднує 1) централізоване управління з визначенням чітких повноважень та контрольних функцій між уповноваженими агенціями, 2) лабораторний моніторинг з регулярними фізико-хімічними та мікробіологічними аналізами проб, 3) аудит приватних операторів (перевірка якості надання послуг з приймання забруднюючих речовин та сполук), 3) документування (ведення протоколів, складання звітів), 4) зворотній зв'язок з коригуванням політик на основі результатів аналізу.

У статті «Вплив на океанічне довкілля у морських портах» (2023) [206] комплексно досліджуються фізичні та біологічні наслідки портової діяльності (ерозія берегів, підвищення каламутності води, застій та деградація морських екосистем) та аналізуються чинні міжнародні (MARPOL та UNCLOS'82) і національні правові інструменти з підкресленням розривів між нормативними вимогами та їх практичною реалізацією. Запропоновано шляхи підвищення екологічної стійкості портів (системний моніторинг, використання екологічно дружніх конструкцій, оптимізація днопоглиблювальних робіт і удосконалення правозастосування) та зроблено висновок про необхідність суворішої інтеграції політики, права та сучасних інженерних рішень для мінімізації негативного впливу портів на океанічне середовище.

Таким чином, базуючись на сучасних наукових дослідженнях та теоретичному узагальненні кращих практик управління портовою галуззю,

здійснення контрольних та моніторингових екологічних процедур, необхідно відзначити, що екологізація портів на теперішній час охоплює два напрями:

1) «внутрішній», що передбачає забезпечення довкілля від власних механізмів та робіт за основним напрямом діяльності портів, енергозабезпечення устаткування, зменшення викидів у повітря та скидів до акваторій; він втілюється у концепції «зелених» та «енергоефективних» портів та через постійний моніторинг стану довкілля як на території та акваторії портів, так й у портовому регіоні у цілому;

2) «зовнішній», якого спрямовано на суб'єктів, зацікавлених у роботі портової системи (судна, екіпажі, експедитори, вантажовідправники тощо) і мають виконувати встановлені законодавством екологічні вимоги під час перебування у портах; його втілено у стандартах обслуговування суден та через реалізацію контролю за дотриманням природоохоронного режиму у портах.

При цьому, розмежування таких напрямів може бути лише умовним, адже взаємодія між, наприклад, екологізацію основної діяльності та її спрямованістю на зацікавлених суб'єктів є аксіоматичною – без таких зацікавлених суб'єктів порти не мають змоги працювати за основним напрямом діяльності. Проте суб'єктний склад, звісно, є різним, також наявні відмінності й в адмініструючих функціях і повноваженнях владних суб'єктів, але спільним фактором для усієї портової діяльності виступає екологічна «парасолька», якою поєднуються природоохоронні стандарти, спрямовані на захист довкілля. У результаті сучасні морські порти поступово трансформуються на вузли сталого розвитку, в яких інновації, цифровізація та екологічна відповідальність взаємодіють у межах оптимальної для кожного порту (зважаючи на його географічне положення, навігаційні та інші умови і практики роботи) моделі управління, спрямованої на збереження морського середовища та забезпечення ефективного функціонування морських транспортних сполучень [17].

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВІ СТАНДАРТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

2.1. Глобальні стандарти захисту довкілля у портових зонах

Водні простори та їхні екосистеми є універсальним ресурсом людства, якому воно завдячує своїм розвитком і про який має піклуватися. Сучасний світ оповитий транспортними ланцюгами, а водні перевезення є найбільш економічно привабливими та екологічними. При цьому, судноплавна та портова галузі досі жадають нових рішень для зменшення негативного тиску на довкілля, а Порядок денний ІМО у сфері декарбонізації на 2025 рік охоплює, серед іншого, переговори для формування обов'язкових правил, спрямованих на зменшення викидів парникових газів з суден та досягнення їх нульового рівня до 2050 р., як це заплановано Стратегією ІМО зі зменшення викидів, оновленою у липні 2023 р. [334]. Такі заходи передбачали заплановане на жовтень 2025 р. схвалення глобального стандарту морського палива та глобального механізму ціноутворення для викидів парникових газів з суден [235]. Його проєкт було погоджено у квітні 2025 р. на 83 сесії Комітету із захисту морського середовища (Marine Environment Protection Committee, далі – МЕРС), що проходила з 7 по 11 квітня. Заходи охопили новий стандарт палива для суден та глобальний механізм ціноутворення на викиди [269]. У цілому, протидія забрудненню атмосфери та обмеження на викиди парникових газів є одним з аспектів турботи про навколишнє середовище, що останнім часом активно обговорюється на глобальному та регіональному рівнях управління судноплавством і реалізується завдяки відповідальним державам і компаніям. Його доповнюють заходи боротьби із забрудненням морських та річкових акваторій, правничий базис яких є набагато краще сформованим і на теперішній час представлений значною кількістю міжнародних угод та системою авторитетних міжнародних

організацій, але все ще слабо підтримуваним найактивнішими порушниками – державами найбільших у світі корабельних кладовищ (Мавританією, Індією, Пакистаном [300]) та «відкритих» («зручних») реєстрів [351], що одночасно є також й провідними забруднювачами атмосферного повітря [264] і прилеглих ґрунтів [11, с. 123].

Відповідно до класичного підходу, морські порти мають відповідати міжнародним стандартам у сфері екологічного контролю, щодо викидів та граничного рівня забруднення [184, 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. Діють також добровільні екологічні ініціативи, засновані відповідальними портами у взаємодії з іншими заінтересованими суб'єктами морської діяльності. 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 упроваджено 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 іншої сторони, нові прикордонні вимоги можуть негативно вплинути на спрощення процедур торгівлі, збільшити кількість обов'язкових формальностей у портах [336, р. 18] і у підсумку підвищити кінцеву ціну товарів. Останнє, серед іншого, гальмувало поширення ІМО у глобальному масштабі європейської системи торгівлі квотами на викиди парникових від судноплавства через позицію найменш розвинутих країн та малих острівних

держав, що розвиваються [250; 265]. Цим також 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» [14, с. 170] та стимулювання.

Відповідно до наведеного у попередньому розділі розподілу провідних міжнародних правових інструментів, якими встановлено стандартні вимоги щодо протидії забрудненню морського довкілля, на глобальні та регіональні, означимо їх норми, що безпосередньо стосуються портових зон.

Першою з таких угод є OILPOL 1954, що фактично є діючою, але не застосовується, оскільки інкорпорована до MARPOL 73/78 [319]. Вона стала першим міжнародним договором, присвяченим протидії забрудненню морських просторів нафтою. Слід відзначити, що початок встановлення заборон та штрафних санкцій за такі забруднення належить до 1921 р., коли у Лондоні було проведено Конференцію судновласників, нафтових компаній та посадовців портів. За результатами її роботи у Великій Британії було ухвалено Закон про нафту у судноплавних водах 1922 р. [318], що заборонив скидання нафти чи нафтовмісної води до територіальних вод Великої Британії та Північної Ірландії, і встановив штраф у розмірі 100 фунтів стерлінгів за такі дії.

Підвищення інтересу до проблеми забруднення моря нафтою призвело до того, що уже в 1926 р. учасники міжнародної конференції, яка проходила у Вашингтоні, схвалили низку заходів, намагаючись встановити райони та прибережні зони, заборонені для її скидання. Так, судновласники Великої Британії, Голландії, Бельгії, Норвегії та Швеції встановили таку зону, шириною 50 миль від узбережжя [324, р. 314]. В 1936 р. до Ліги Націй були передані на обговорення питання про загальні засади припинення забруднення прибережних вод, але через початок Другої світової війни відповідних рішень ухвалено не було. Лише в 1954 р., у Лондоні, було погоджено текст першої

міжнародної конвенції, спрямованої на запобігання нафтовому забрудненню моря – OILPOL 1954. Її основною метою є захист морів і океанів від забруднення нафтою та встановлення заборонних зон для будь-якого скидання шириною 50 миль від узбережжя [20, с. 501]. Крім того, встановлювалося правило для портів щодо оснащення пристроями для приймання нафтових залишків, забруднених нафтою баластних та інших вод з суден (ст. VIII), а також повноваження портової влади на перевірку суднового журналу нафтових операцій (ст. IX) – фактично контрольні функції, але лише документального характеру. Поправки до OILPOL 1954 було внесено в 1962, 1969, 1971 рр., завдяки чому значно розширено як заборонні зони, так й сферу дії Конвенції через застосування до усіх нафтових танкерів водотоннажністю понад 150 тонн.

Незважаючи на те, що OILPOL 1954 набула чинності, боротьба із забрудненням на той час залишалася другорядною проблемою для ІМО, оскільки держави лише розпочинали усвідомлювати екологічні наслідки дедалі більш індустріалізованого суспільства. Але в 1967 р. розлив нафти з “Torrey Canyon” призвів до найбільшого в історії перевезень інцидента, пов’язаного із забрудненням нафтою, актуалізував питання про вжиті заходи для попередження такого забруднення і виявив недоліки існуючої системи компенсації збитків. Саме цей інцидент став відправним пунктом для майбутнього прийняття MARPOL 73/78 і конвенцій про відповідальність та компенсації за забруднення нафтою. Серед останніх слід відзначити обов’язкові договори (CLC 1992 та Міжнародну конвенцію про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, FUND) [281]) та угоди рекомендаційного характеру 1969 року (Добровільна угода власників танкерів щодо відповідальності за забруднення нафтою (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, TOVALOP), Договір про додаткову відповідальність танкерів за забруднення нафтою (Contract

Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, CRISTAL) [238]). У зазначених угодах відсутні спеціальні норми про забруднення портових акваторій, але порти, відповідно до них, можуть бути визнані такими, що зазнали збитків через вжиття необхідних заходів, пов'язаних з боротьбою із забрудненням, і мати право на відшкодування.

Ще однією міжнародною угодою цього періоду є London Convention 1972, спрямована на сприяння боротьбі з усіма джерелами забруднення морського середовища та формування зобов'язань держав вживати усіх можливих заходів для попередження забруднення скидами відходів та інших матеріалів, що можуть бути небезпечними для здоров'я людей, нашкодити живим ресурсам та екосистемам, спричинити шкоду зонам відпочинку чи перешкоджати іншим законним видам використання моря (ст. 1). Конвенція не передбачає можливості здійснення юрисдикції щодо іноземних суден, які порушили її правила у відкритому морі, обмежуючись у цьому випадку наданням права фіксації порушень та повідомлення про них держави прапора.

Відповідно до ст. 3 «Визначення», London Convention 1972 не застосовується до внутрішніх вод держави, до складу яких належать акваторії морських портів (ст. 6 Закону України від 4.11.1991 р. «Про державний кордон України» [150]), але у межах своєї території та територіального моря прибережна держава може здійснювати контроль за іноземними суднами, підозрюваними у захороненні або перевезенні з метою захоронення у відкритому морі шкідливих речовин на порушення норм Конвенції, вживати необхідних заходів для попередження таких порушень та притягати до відповідальності винних відповідно до національного законодавства (ст. 7). На внутрішні води також не поширюється дія Intervention Convention 1969, схвалення якої також стало наслідком аварії з “Torrey Canyon”. Ця угода надала право прибережним державам вживати заходів у відкритому морі з метою попередження, зменшення або усунення серйозного забруднення чи загрози забруднення нафтою після морських інцидентів. Порти згадуються у документі

лише одного разу, у ст. 2, при тлумаченні терміну «Пов'язані з ним інтереси», що «означає інтереси прибережної держави, що безпосередньо зачіпаються морською аварією, або яким вона загрожує, такі як: а) діяльність на узбережжі, в портах чи в естуаріях...».

В 1969 р. Асамблея сіМО схвалила рішення спрo скликання міжнародної конференції для розробки цілковито нової конвенції, що охоплювала би правила OILPOL 1954 (з поправками), але встановлювала би ширший режим та урахувала би більшу кількість джерел забруднень. У той самий час Підкомітет із забруднення нафтою було перейменовано на Підкомітет із забруднення морського середовища для розширення сфери його діяльності. З часом він став Комітетом із захисту морського середовища (MEPC) та отримав такий самий статус як й Комітет з безпеки на морі (MSC), і повноваження опікуватися усіма питаннями, пов'язаними із забрудненням морського середовища. Конференцію було призначено на жовтень–листопад 1973 р., а підготовчі зустрічі розпочалися з 1970 р. [319]. Необхідно відзначити, що під час розробки Конвенції пропонувалися різні варіанти посилення контролю за дотриманням суднами її стандартів – від ототожнення забруднення моря та піратства до концепції «юрисдикції держави порту заходження судна», відповідно до якої, поряд із державою прапора будь-яка договірна держава отримала би право порушити провадження щодо власника, капітана або іншої особи на борту іноземного судна у випадку, коли це судно перебуває у порту або віддаленому від берега терміналі цієї держави, якщо таким судном було вчинене заборонене Конвенцією скидання забруднюючих речовин у будь-якій морській зоні. Лише у випадку, коли таке порушення відбулося у водах під юрисдикцією іншої держави, на порушення провадження вимагалася би її згода [266; 267]. Але ці пропозиції не отримали необхідної підтримки і концепція «юрисдикції держави порту заходження судна» була реалізована у MARPOL 73/78 лише в обмеженому обсязі.

Власне Конвенцію було прийнято 2 листопада 1973 р., а Протокол – у 1978 р. як відповідь на численні аварії танкерів в 1976 – 1977 рр. Оскільки

Конвенція на той час ще не набула чинності, Протокол 1978 р. охопив її текст. Об'єднаний документ набув чинності 2 жовтня 1983 р. В 1997 р. був схвалений Протокол про внесення поправок до Конвенції та схвалення нового Додатку VI, що набув чинності 19 травня 2005 р. Упродовж багатьох років MARPOL 73/78 оновлювалася і на теперішній час охоплює правила, спрямовані на попередження та зведення до мінімуму забруднення з суден – як у результаті випадкового забруднення, так й звичайної експлуатації – і на теперішній час включає шість технічних додатків, а спеціальні зони з суворим контролем за експлуатаційними скидами передбачено більшістю з них:

Додаток I «Правила щодо попередження забруднення нафтою» охоплює запобігання забрудненню під час експлуатації суден та під час аварійних скидів; поправки 1992 р. до цього Додатка запровадили обов'язковий стандарт для нових нафтових танкерів щодо подвійного корпусу, який згодом був переглянутий у 2001 та 2003 рр.; скидання нафтовмісних сумішей дозволено відповідно до встановлених правил, а усі важливі експлуатаційні події, що відбуваються на борту, зокрема, обробка та зберігання залишків нафти та нафтовмісних льяльних вод, мають позначатися у відповідному журналі обліку; порти завантаження, судноремонтні заводи, порти бункерування мають бути обладнані приймальними спорудами для забруднюючих речовин; застосовується до усіх типів суден (Правило 38);

Додаток II «Правила боротьби з забрудненням шкідливими рідкими речовинами наливом» присвячено критеріям скидання та заходам щодо обмеження забруднення ними; оцінено близько 250 речовин, що перераховані у переліку з класифікацією на категорії небезпеки X, Y або Z; скидання їх залишків дозволяється лише до приймальних споруд, поки не буде дотримано певних концентрацій та умов (варіюються у залежності від категорії речовин). У будь-якому випадку скидання залишків, що містять шкідливі речовини, не допускається у межах 12 миль від найближчого суходолу; у портах і терміналах має бути забезпечено належне приймання залишків вантажу, що

утворилися внаслідок дотримання Додатку II, а також у портах судноремонту, де може проводитися ремонт танкерів, призначених для перевезення таких речовин та сполук; стосується суден, що перевозять хімікати (Правило 18);

Додаток III «Запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упакованому вигляді» містить стандарти щодо пакування, маркування, документації, зберігання, обмеження кількості, виключення та повідомлення. Для цілей цього Додатка «шкідливі речовини» означають речовини, визначені як забруднювачі морського середовища у Міжнародному кодексі з морського перевезення небезпечних вантажів (International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG Code) [268; 346] або які відповідають встановленим у Додатку критеріям; наявність приймальних споруд у портах не вимагається;

Додаток IV «Запобігання забрудненню стічними водами з суден» містить вимоги щодо контролю забруднення моря стічними водами; їх скидання забороняється, за винятком випадків, коли на судні експлуатується схвалена станція очищення або коли судно здійснює скидання подрібнених і знезаражених стічних вод з використанням схваленої системи на відстані більше трьох морських миль від найближчого берега; стічні води, які не подрібнюються та не знезаражуються, мають скидатися на відстані понад 12 морських миль від найближчого суходолу; приймальні споруди мають бути у портах та терміналах у всіх районах, а також у спеціальних районах, зокрема, що використовуються пасажирськими суднами; стосується усіх суден з екіпажем (Правило 8);

Додаток V «Запобігання забрудненню сміттям з суден» регулює поведження з різними видами сміття, встановлює відстані від суходолу для їх скидання, а також способи утилізації; найбільш важливою особливістю документа є цілковита заборона на скидання у море усіх видів пластику; вимагається наявність приймальних засобів у портах та терміналах; застосовується до всіх суден з екіпажем (Правило 8);

Додаток VI «Запобігання забруднення повітря з суден» встановлює обмеження на викиди речовин, що руйнують озоновий шар (ОРР), оксидів азоту (NO_x), оксидів сірки (SO_x) та твердих частинок (PM), летючих органічних сполук (ЛОС), спалювання на борту суден, якості мазуту, проєктування енергоефективності суден та плану управління енергоефективністю суден (SEEMP); у визначених зонах контролю викидів встановлені більш суворі стандарти щодо SO_x, NO_x і твердих частинок; глава, схвалена у 2011 р., охопила обов'язкові технічні та експлуатаційні заходи з підвищення енергоефективності, спрямовані на скорочення викидів парникових газів з суден; приймальні споруди у портах мають бути призначені для речовин, обладнання та матеріалів, що руйнують озоновий шар, залишків систем очищення вихлопних газів; застосовується до усіх суден, що працюють на паливі (Правило 17) [253; 272].

Таким чином, зважаючи на текст MARPOL 73/78 та її додатків, а також відповідно до її ст. 3, вона поширюється на «судна, що мають право плавання під прапором Сторони Конвенції; і судна що не мають права плавання під прапором Сторони Конвенції, але експлуатовані під управлінням такої Сторони». порти у цій статті не згадуються та, за загальним підходом Конвенції і Протоколу, вони не є основними виконавцями їх стандартів, проте у зазначених документах містяться норми щодо заходження суден до портів та щодо обов'язкової наявності приймальних споруд для забруднюючих речовин (ст.ст. 5 і 6, додатки).

При характеристиці системи угод, спрямованих на протидію забрудненню, а також компенсацію завданої ними шкоди, необхідно також пригадати Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р. (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, далі – Bunker Convention 2001) [274], що сформована за взірцем CLC 1992, але поширюється на інші судна, ніж танкери. Це пояснюється тим, що нафтові танкери становлять лише частину світового торговельного флоту, тоді як випадки

забруднення бункерним паливом або його загрози значно частіше пов'язані із суднами інших класів. Наприклад, посадка на мілину танкера для перевезення тріски “New Carissa” на західному узбережжі США в 1999 р. стала одним з прикладів екстреного реагування на загрозу забруднення бункером. Ще одна причина необхідності ухвалення цього правового інструмента полягала у тому, що бункерний мазут є важким та стійким. Його відносно невелика кількість може бути настільки ж шкідливою та дорогою для очищення, як і великі розливи нафтових вантажів легших сортів. Це, як засвідчила посадка на мілину суховантажного судна “Selandang Ayu” на Алеутських островах (Аляска) у 2004 р., особливим чином стосується віддалених регіонів з холодним кліматом [218]. Порти згадуються у Bunker Convention 2001 під кутом зору державного контролю наявності сертифікату про фінансове забезпечення відповідальності (ст. 7), а вимоги щодо функціонування портових приймальних споруд або попередження викидів від портових операцій відсутні.

Наступна міжнародна угода – UNCLOS’82 – встановлює загальні правові стандарти захисту морського середовища від забруднення та окреслює юрисдикцію держав щодо контролю суден, зокрема під час їх перебування у портах, але екологічних вимог до портів (зменшення або контролювання забруднень від їх основної діяльності, відшкодування завданої шкоди тощо) вона не містить. На відміну від MARPOL 73/78, UNCLOS’82 прямо передбачає низку норм, які надають державам порту повноваження щодо запобігання та реагування на порушення природоохоронних стандартів. Ці положення сформували міжнародно-правовий базис для посилення контролю за діяльністю суден та підвищення екологічної безпеки портових акваторій, що почало значно актуалізуватися під час роботи III Конференції ООН з морського права (1973 – 1982 рр.), за результатами якої було ухвалено UNCLOS’82.

До таких основоположних стандартів, зокрема, належать її ст.ст. 194 «Заходи для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища», 211 «Забруднення з суден», 218 «Забезпечення виконання державами порту», 219 «Заходи щодо

відвернення забруднення, що стосуються придатності суден для плавання», 220 «Забезпечення виконання прибережними державами». Норми, що безпосередньо стосуються портів, закріплені у ст.ст. 218 – 220, відповідно до яких державам порту надано повноваження здійснювати контроль за дотриманням суднами міжнародних стандартів щодо запобігання забрудненню. Зокрема, держава порту може ініціювати розслідування порушень екологічних стандартів, навіть якщо такі порушення мали місце за межами її юрисдикції, за умови добровільного заходження судна до її порту. У разі виявлення порушень вимог щодо технічного стану суден, які створюють загрозу морському середовищу, держава порту зобов'язана вжити адміністративних заходів для недопущення їх виходу у море до усунення недоліків. Крім того, держави портів отримують додаткові повноваження на інспектування, вимагання інформації та затримання суден за наявності достатніх підстав вважати, що було заподіяно значну шкоду або створено серйозну загрозу забруднення. Ці норми спрямовані на забезпечення більш ефективного контролю за діяльністю суден і зміцнення ролі держав портів у сфері охорони морського середовища.

Низка інших природоохоронних угод також стосуються протидії забрудненню моря, зокрема й у портових акваторіях: Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням 1989 р. [215], Міжнародна конвенція про боротьбу з обростанням 2001 р. [280], Міжнародна конвенція про контроль та управління баластними водами та осадами 2004 р. [270], OPRC, що зобов'язує порти мати плани готовності та реагування на аварійні розливи нафти (ст. 6).

Таким чином, на теперішній час сформовано комплекс міжнародних угод глобального характеру, спрямованих на запобігання та боротьбу із забрудненням морських портових акваторій і атмосферного повітря різноманітними шкідливими речовинами та сполуками, а також на запровадження і регулювання механізмів відшкодування завданої шкоди. Аналіз їх положень засвідчив три основні характерні риси такого регулювання:

по-перше, спрямованість більшості угод саме на судна, судновласників та, як наслідок, держави прапора; по-друге, встановлення стандартів обладнання портів приймальними спорудами та зобов'язання здійснювати контроль за наявністю необхідної документації у рамках процедур PSC, що є зобов'язанням держав порту; по-третє, норми загального характеру передбачені також для прибережних держав з метою забезпечення комплексного екологічного захисту навколишнього середовища. Цим забезпечено комплексний підхід до протидії забрудненню та встановлено усесвітній механізм боротьби з ними [17].

Водночас сучасна екологічна політика у сфері судноплавства та портової діяльності вимагає не лише схвалення обов'язкових до виконання міжнародних угод, імплементації їх норм у внутрішні законодавства, формування зобов'язань для судновласників, держав прапорів, держав портів і прибережних держав, але й добровільних ініціатив, які об'єднують зацікавлених та відповідальних акторів галузі, виступаючи важливими ланками екосистеми морських перевезень. Портовий сектор не залишився осторонь глобальних програм та стратегій зі зменшення тиску на довкілля через декарбонізацію та управління забрудненням, до яких належать:

проєкт ІМО "GreenVoyage2050", що передбачає низку ініціатив для покращення роботи портів та їх взаємодії з суднами для зменшення викидів та забруднень [349], сприяє масштабному розгортанню концепції «зелених» портів, основою якої є вихід за рамки традиційних портових операцій, зі значними інвестиціями в екологічно чисті та стійкі практики в усіх аспектах морської галузі. Незважаючи на те, що кожен порт має своє тлумачення та підходи до забезпечення стійкої та дружньої до природи діяльності і, як наслідок, шляхів досягнення 13 Цілі сталого розвитку «Пом'якшення наслідків зміни клімату», типовими елементами концепції «зеленого» порту є такі: електроенергія та паливо (упровадження електричних джерел живлення у портах, зменшення вуглецевого сліду через використання палива з низьким або нульовим рівнем викидів), інтермодальність (зокрема, збільшення напрямків використання залізниць), цифровізація (за допомогою цифрових інвестицій

порти можуть стати більш стійкими та екологічно відповідальними, одночасно досягаючи значної економії коштів); планування (інвестуючи у забезпечення прибуття суден Just In Time, порти можуть значно скоротити викиди, адже маючи завчасно надану інформацію про прибуття, капітани суден регулюють їх швидкість, зменшуючи шкідливі викиди) [219];

партнерство “Global Industry Alliance (GIA) for Low Carbon Shipping” ІМО та приватного сектора у рамках проєкта “GreenVoyage2050” з розробки екологічних технологій для портів та судноплавства [203], що об’єднало провідних судновласників та операторів, класифікаційні товариства, виробників та постачальники двигунів і технологій, операторів великих даних, нафтові компанії та порти з метою колективного визначення та розробки інноваційних рішень для усунення загальних бар’єрів на шляху впровадження технологій енергоефективності, передового досвіду експлуатації та альтернативних видів палива з низьким та нульовим вмістом вуглецю;

ініціатива Міжнародної асоціації портів “World Ports Sustainability Program” [359], що орієнтована на досягнення шістьох основних цілей:

цифровізація, яка охоплює впровадження інноваційних цифрових рішень, систем портового співтовариства, морських «єдиних вікон», систем управління портами та ініціатив «розумного» порту, забезпечення кореляції даних з зацікавленими сторонами, вдосконалення процесів і документообігу, підвищення ефективності внутрішньопортової мобільності, оптимізацію заходжень до портів і забезпечення прибуття суден Just In Time;

інфраструктура (передбачає проєкти сталого розвитку портів, днопоглиблення та корисного використання видобутих у результаті порід, упровадження нових сучасних потужностей портів та оптимізацію існуючих, підвищення обсягів обробки вантажів та зосередження на стійкості у проєктах розвитку інфраструктури та адаптації до змінюваного клімату);

здоров’я, безпека та охорона праці (зосереджено на: пропаганді культури охорони праці, покращенні здоров’я та безпеки персоналу і відвідувачів порту з урахуванням досвіду минулої пандемії; інноваціях у контролі безпеки та

огляді вантажів і пасажирів; використанні нових рішень у створенні безпечних і доступних портових зон, роботі в автоматизованих середовищах та заходах кібербезпеки);

турбота про навколишнє середовище, що охоплює протидію забрудненню повітря, ґрунту, акустичного середовища та акваторій, захист ресурсів прісної води та вирішення питань її споживання, заходи зі збирання відходів, їх повторного використання та переробки, а також цільові ініціативи щодо морського сміття, захисту середовища проживання та збільшення біорізноманіття;

розбудова громад з концентрацією уваги на створенні портових інформаційно-навчальних центрів, впровадженні ініціатив «відкритого» порту, програм громадської участі, освітніх ініціатив та проєктів зайнятості, забезпеченні прозорості та підзвітності, рівних прав та можливостей, етики ділової поведінки, чесної торгівлі та відповідальних ланцюгів постачання, протидії корупції, розвитку стійкого круїзного туризму;

клімат та енергетика, що передбачає енергоефективність, функціонування біо- та циркулярної економіки, використання відновлюваної енергії, реалізації ініціатив щодо зменшення викидів CO₂, стимулювання «чистого» судноплавства та використання альтернативних видів палива, а також будівництво бункерувальної інфраструктури з низьким і нульовим вмістом вуглецю.

Таким чином, цілі ініціатив корелюють одна з одною і передбачають подальшу цифровізацію, автоматизацію та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, формуючи галузевий підхід бачення подальшої екологізації. Розглянуті та інші глобальні ініціативи є переважно організаційними механізмами з відповідними програмними документами (стратегіями, деклараціями, рекомендаціями, керівництвами тощо) та базуються і спрямовані на реалізацію провідних міжнародних угод у сфері протидії забрудненню – MARPOL 73/78, London Convention тощо. Ними не створюється нових правових норм, а формуються кращі практики реалізації

узгоджених та схвалених міжнародних стандартів. Держави, їх уповноважені органи, класифікаційні товариства, судновласники, порти та термінали самостійно визначають можливості та шляхи їх впровадження, керуючись Цілями сталого розвитку ООН, власними інтересами та відповідальним ставленням до навколишнього середовища, населених пунктів і задіяного персоналу [11, с. 126–127].

Отже, глобальні стандарти захисту довкілля у портових зонах формують багаторівневу систему, що складається з імперативних норм міжнародних угод і рекомендаційних політик галузевих «зелених» ініціатив. Міжнародні угоди встановлюють чіткі зобов'язання для держав, судновласників і портів, створюючи правову основу для контролю і запобігання забрудненню, тоді як добровільні програми розвивають і деталізують ці підходи, сприяючи впровадженню найкращих екологічних практик, цифрових технологій та інноваційних управлінських рішень. Такий комплексний підхід забезпечує послідовне впровадження заходів із декарбонізації, сталого розвитку та мінімізації впливу на довкілля на усіх етапах морської та портової діяльності, формує стан відповідального ставлення до навколишнього середовища та забезпечує поширення «зеленої» політики. Роль держав, уповноважених органів, портів і судновласників полягає не лише у виконанні встановлених норм, а й у формуванні екологічно відповідальної культури та добровільного підвищення стандартів. У цілому, поєднання міжнародно-правових механізмів і добровільних ініціатив створює цілісну концепцію екологічної модернізації портового та судноплавного секторів, що відповідає глобальним Цілям сталого розвитку та сучасним викликам кліматичної політики.

2.2. Регіональне співробітництво у сфері захисту прибережних акваторій

Значення морських та річкових портів для держав полягає у виконанні ними стратегічних функцій економічного, соціального, політичного та екологічного характеру і, завдяки цьому – у забезпеченні сталого розвитку як окремих країн, так й стабільного функціонування усесвітніх та регіональних ланцюгів постачання. Визначна роль портів була підтверджена упродовж минулої пандемії [316] і продовжує підтверджуватися під час дії режиму воєнного стану в Україні [290–292]. Регіональне співробітництво у морській та, зокрема, портовій сфері є класичним прикладом співпраці у досягненні цілей спільного розвитку і налагодження стабільної та ефективної взаємодії. І якщо підтримання економічних зв'язків, впровадження нових інфраструктурних рішень та протидія забрудненню акваторій і узбережжя є давно складеною формою такої кооперації для особливо уразливих акваторій [68, с. 435], то сучасна співпраця з метою декарбонізації і переходу на нові види палива, впровадження регіональних квот на викиди стала її новим напрямом, що розвивається надшвидкими темпами майже в усіх регіонах світу. За загальним правилом, «схвалення регіональних природоохоронних правових стандартів та функціонування сформованих за їх нормами інституційних механізмів спрямовано на врахування та протидію екологічним загрозам певного морського басейну. Вони представляють собою набір інструментів для відповіді на екологічні виклики та специфічні механізми співпраці держав, розташованих на його узбережжі» [186, с. 292].

Для європейського та його органічних частин – чорноморського, середземноморського та балтійського регіонів – перший, давно складений, напрям базується на відомих природоохоронних регіональних угодах – Барселонській конвенції про охорону морського середовища та прибережного регіону Середземномор'я 1976/2005 [227] (далі – Барселонська конвенція), Гельсінській конвенції про захист морського середовища району Балтійського

моря 1974/1992 (далі – Гельсінська конвенція), Конвенції про співробітництво з охорони та сталого використання річки Дунай 1994 р. [228] (далі – Конвенція про охорону ріки Дунай) та Бухарестській конвенції про захист Чорного моря від забруднення 1992 р. [79] (далі – Бухарестська конвенція). Крім того, щодо морських акваторій таке співробітництво передбачене UNCLOS '82 для держав, розташованих на узбережжі замкнених та напівзамкнених морів (ст. ст. 122, 123) і охоплює координацію: 1) управління живими ресурсами моря, їх збереження, розвідку та експлуатацію; 2) здійснення своїх прав і обов'язків щодо захисту і збереження морського середовища; 3) політики проведення наукових досліджень і здійснення там, де це є доцільним, спільних програм наукових досліджень; а також 4) запрошення інших заінтересованих держав або міжнародних організацій для такого співробітництва. Визначимо, яким чином ці угоди у сфері охорони навколишнього середовища Середземного, Балтійського та Чорного морів, а також ріки Дунай окреслюють напрями співпраці щодо збереження довкілля портових акваторій як частини внутрішніх вод держав, та формують регіональні правові стандарти контрольних та моніторингових механізмів з метою підтримання доброго екологічного стану.

Стаття 4 Барселонської конвенції містить загальні зобов'язання щодо протидії забрудненню морських акваторій, а ст.ст. 6 та 8 спрямовано на протидію забрудненню з суден, рік та берегового устаткування, що охоплює також й порти. Протокол до цієї Конвенції про співробітництво у запобіганні забрудненню з суден та, у разі надзвичайної ситуації, боротьбі із забрудненням Середземного моря 2002 р. (Protocol Concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea 2002, далі – Prevention & Emergency Protocol 2002) акцентує увагу на дотриманні вимог MARPOL 73/78 щодо приймальних споруд у портах (ст.ст. 7, 14), містить зобов'язання повідомляти про усі інциденти, що призводять або можуть призвести до скидання нафти або небезпечних і

шкідливих речовин (ст. 9) та затверджувати плани дій на випадок надзвичайних ситуацій, пов'язаних із забрудненням (ст. 11).

Протокол до цієї Конвенції, що стосується захисту від забруднення з наземних джерел (Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Land-Based Sources, далі – LBS Protocol) визначає у ст. 3 район, до якого застосовуються його положення, що охоплює, зокрема регіон Середземного моря, як його визначено у ст. 1 Конвенції, та води у бік берега від вихідних ліній, від яких відлічується ширина територіального моря, що свідчить про поширення на портові акваторії. LBS Protocol, прямо не згадуючи порти, на наше переконання, застосовується до них, оскільки встановлює зобов'язання договірних сторін щодо запобігання, скорочення та усунення забруднення, що надходить із суші через стічні води, викиди та скиди, зокрема від промислових і міських джерел. Про це опосередковано свідчать також й переліки забруднюючих речовин, що містяться у додатках до нього, а також рішення сторін Конвенції IG.24/11 «Керівні принципи: “Adopt-a-Beach”; поступова відмова від одноразових пластикових пакетів; забезпечення приймальних приміщень у портах та здавання суднових відходів; застосування плати за користування портовими приймальними приміщеннями на рівні розумних витрат» [239].

Виконуючи правила LBS Protocol, країни зобов'язані розробляти національні програми моніторингу та заходи з екологічного управління портовими акваторіями для запобігання потраплянню шкідливих речовин до морського середовища. Зокрема, його ст. 8 передбачає як здійснення моніторингу, так й забезпечення доступу громадськості до його результатів з метою систематичного оцінювання рівнів забруднення уздовж узбережжя, зокрема стосовно секторів діяльності та категорій речовин, визначених у Додатку I, а також періодичне надання інформації з цього приводу; оцінювання ефективності планів дій, програм та заходів, що здійснюються відповідно до цього Протоколу, для максимально повного усунення забруднення морського середовища. Положення про моніторинг містяться також у ст. 12 Конвенції

(передбачає міжнародне співробітництво з метою моніторингу забруднення Середземного моря, створення національних уповноважених органів) та ст. 5 Prevention & Emergency Protocol 2002 (про розробку та застосування сторонами, індивідуально або шляхом двостороннього чи багатостороннього співробітництва, заходів з моніторингу, що охоплюють район Середземного моря, з метою запобігання, виявлення та боротьби із забрудненням, а також забезпечення дотримання чинних міжнародних правил).

Гельсінська конвенція створює правовий механізм захисту Балтійського моря від усіх джерел забруднення з суші, повітря та моря, та зобов'язує сторони вживати заходів у природоохоронній сфері, а також щодо сталого використання морських ресурсів. Конвенція поширюється на усю акваторію Балтійського моря, включаючи внутрішні води та морське дно, а зобов'язання щодо приймальних споруд у портах передбачене у ст. 8 Конвенції та Додатку IV «Попередження забруднення з суден». У Додатку III «Критерії та заходи із запобігання забруднення з наземних джерел» встановлено вимоги до промислових підприємств щодо очищення стічних вод та отримання дозволів на скидання, які поширюються також й на морські порти. Моніторингові та контрольні процедури передбачені ст. 6 «Принципи та зобов'язання щодо забруднення з наземних джерел» (про забезпечення договірними сторонами спостереження та аудиту дозволених викидів у воду та повітря), ст. 17 (щодо доступності для громадськості інформації, зокрема, про результати відбору проб води та стічних вод, проведених для цілей моніторингу та оцінки, а також результати перевірки дотримання цілей якості води або умов дозволу на скидання), ст. 24 (про дозволи на моніторингову діяльність) тощо.

Конвенція про охорону ріки Дунай також прямо не згадує порти і стосується питань внутрішньої навігації тим ступенем, наскільки стосується проблем охорони вод від забруднення, пов'язаних з такою діяльністю (ст. 3). При цьому, у 2023 р. Міжнародна комісія із захисту ріки Дунай, створена відповідно до зазначеної Конвенції, висловила занепокоєння через російські атаки на українські порти Рені та Ізмаїл, підкреслюючи потенційні екологічні

ризиками для ріки Дунай і Чорного моря. Було також підкреслено, що порти мають стратегічне значення для регіональної торгівлі та містять об'єкти, які у разі пошкодження можуть спричинити забруднення. Крім того, наголошено на важливості збереження здорового стану екосистеми Дунаю, що є ключовою водною артерією Європи. Організація закликала усі сторони надати пріоритет захисту довкілля та дотримуватись міжнародних екологічних угод [62]. Конвенцією передбачається співпраця договірних сторін у сфері моніторингу та оцінювання стану ріки Дунай, необхідність гармонізації методів спостереження та створення спільних систем нагляду за якістю води та екосистемами, а також погодження місць моніторингу, параметрів якості води та характеристик забруднення. Сторони також обмінюються даними про викиди та результати моніторингу, періодично здійснюється оцінка якості води та результатів вжитих заходів, а отримані дані публікуються для інформування громадськості (ст.ст. 9, 12).

Стаття 5 Бухарестської конвенції містить загальне зобов'язання договірних сторін застосовувати положення Конвенції у тих акваторіях Чорного моря, де кожна з них здійснює свій суверенітет, суверенні права та юрисдикцію. Сторони зобов'язані також індивідуально або спільно вживати необхідних заходів для запобігання і контролю забруднення, а також для охорони морського середовища. Вони співпрацюють у розробці додаткових протоколів, укладають угоди та взаємодіють з міжнародними організаціями для зміцнення захисту Чорного моря. Статті 6–8, 10–12, 14 присвячено запобіганню різним видам забруднення: 1) небезпечними речовинами і матеріалами; 2) з джерел, що перебувають на суші; 3) з суден; 4) викликаного похованням, 5) діяльністю на континентальному шельфі; 6) з атмосфери або через неї; 7) небезпечними відходами під час їх транскордонного переміщення. Бухарестська конвенція доповнена Протоколом про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел, відповідно до якого, «Договірні Сторони вживають усіх необхідних заходів для запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря в результаті скидання з

таких наземних джерел на їхніх територіях, як ріки, канали, прибережні споруди, водовипуски, інші штучні споруди в морі, конструкцій або стоків, або забруднення з будь-яких наземних джерел, в тому числі через атмосферу, а також для скорочення і зберігання під контролем таких забруднень» (ст. 1). Бухарестська конвенція, як й інші природоохоронні регіональні угоди не містить прямої вказівки на порти, проте у ст. 3 Протоколу про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел зазначається про його поширення на, зокрема, «Чорне море, як воно визначене у Статті I Конвенції, а також води, розташовані в бік берега від вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря».

Моніторингові механізми визначені у ст. 15 Конвенції «Науково-технічне співробітництво і моніторинг» (передбачає розробку програм моніторингу, що охоплюють усі джерела забруднення, створення для Чорного моря відповідної системи спостереження забруднення і компетентного національного моніторингового органу) та ст. 5 Протоколу про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел (встановлює необхідність здійснення моніторингу для оцінки рівнів забруднення, його джерел та екологічних наслідків вздовж узбережжя, зокрема такого, що стосується речовин і матеріалів, перелічених у Додатках I і II до Протоколу).

У сфері екологічного контролю і моніторингу, досягнення доброго екологічного стану морських акваторій в ЄС, а також портового обладнання для протидії забрудненню діють: директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/56/ЄС від 17 червня 2008 р. про встановлення рамок діяльності Співтовариства у сфері екологічної політики щодо морського середовища [245], 2000/60/ЄС від 23 жовтня 2000 р. «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства у галузі водної політики» [246], 2004/35/ЄС, що ставить у пріоритет завдання з попередження та усунення наслідків завданої довкіллю шкоди [244], 2019/883 від 17 квітня 2019 р. про портове приймальне обладнання для здавання відходів із суден, про внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та про скасування Директиви 2000/59/ЄС [48], 2009/16/ЄС

від 23 квітня 2009 р. про контроль держави порту (переглянута) [247], Рекомендації 2001/331/ЄС [331], якими визначено критерії для застосування в якості загальноприйнятої основи для виконання задач екологічної інспекції у межах держав-членів ЄС [14, с. 171–172].

Зокрема, Рамкова директива про морську стратегію (2008/56/ЄС від 17 червня 2008 р.) містить вимоги UNCLOS'82 щодо спостереження та вимірювання ризиків або наслідків забруднення та застосовує їх до морських вод ЄС. Нею впроваджується низка зобов'язань, що вимагають від держав-членів (як прибережних держав) вживати заходів для запобігання, зменшення та контролю забруднення морського середовища з наземних джерел, запобігання забрудненню морського дна та його надр, а також запобігання інтродукції немісцевих видів. Крім того, звертається увага на MARPOL 73/78 як провідний глобальний правовий інструмент для протидії забрудненню, а також відзначаються заходи з декарбонізації. Документ не містить конкретизованих норм про здійснення екологічного контролю у морських портах, а встановлює рамки для досягнення «доброго екологічного стану» морського середовища шляхом моніторингу, оцінювання, встановлення цілей та заходів у морських просторах ЄС, вимагаючи від держав-членів здійснювати оцінювання екологічного стану морів, визначати критерії та порогові значення забруднень, розробляти програми заходів та регулярного моніторингу.

Аналіз керівних документів ЄС свідчить про відсутність єдиного акта, що врегулював би питання екологічного контролю у морських портах Співтовариства. Більшість з них спрямовані на реалізацію регіональної політики у сфері декарбонізації та протидії різноманітним видам забруднення, а також виконання цілей глобальних міжнародних угод (MARPOL 73/78, UNCLOS'82 тощо). Компонентом системи піклування про морське довкілля є PSC та розвиток приймальної портової інфраструктури для відходів.

Таким чином, регіональні конвенції та інші правові інструменти у сфері захисту морського довкілля передбачають комплексні заходи для запобігання і контролю забруднення морського середовища з різноманітних джерел

(наземних стоків, суден тощо). Незважаючи на відсутність прямої згадки портів, їх акваторії охоплюються базованими на MARPOL 73/78 положеннями про приймальні споруди для забруднюючих та шкідливих речовин, правилами про очищення скидів та обмеження викидів. Такі міжнародні домовленості зобов'язують держави впроваджувати національні механізми моніторингу, управління та регіонального співробітництва з метою мінімізації впливу шкідливих речовин на морське середовище, а також забезпечувати доступ громадськості до результатів моніторингу, що свідчить про реалізацію принципів «доброго урядування» і спрямованість на урахування думки місцевих (прибережних) громад, які є найбільш вразливими до наслідків забруднень. Таким чином, розглянуті регіональні інструменти формують правові засади для посилення екологічної безпеки у прибережних водах, включно з портовими зонами. Вони сприяють узгодженню підходів до охорони морських екосистем і запобіганню транскордонному забрудненню у регіональному контексті [17].

З метою реалізації положень зазначених угод їх учасниками розробляються регіональні плани щодо боротьби з забрудненнями, які є важливим організаційним інструментом запобігання аваріям та мінімізації їх екологічних наслідків. Зокрема у Чорноморському регіоні діє План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій 2006 р. [122], розроблений у рамках Бухарестської конвенції з метою «організації швидкого та ефективного реагування на нафтові розливи, що забруднюють або загрожують забруднити зону відповідальності однієї чи декількох Договірних сторін, а також, щоб полегшити співробітництво в області готовності і реагування на забруднення нафтою» (п. 1.2). Цей План застосовується до всіх інцидентів забруднення нафтою в акваторії Чорного моря, його географічне охоплення визначене ст. 1 Бухарестської конвенції. Документ спрямовано на організацію дії відповідальних національних органів влади кожної сторони, визначення

структури реагування та порядку роботи персоналу, залученого до ліквідації наслідків. План призначений для реагування на розливи нафти, що завдали або можуть завдати шкоди навколишньому середовищу Чорного моря, у т.ч. у випадках, коли постраждала лише одна країна, але масштаб події потребує міжнародної допомоги. Водночас встановлення зон відповідальності договірних сторін не впливає на права та зобов'язання держав щодо виключних економічних зон і континентального шельфу, а також не перешкоджає триваючим переговорам щодо визначення морських кордонів відповідно до міжнародного права (п.п. 1.3).

Загальний План дій щодо Балтійського регіону (оновлена редакція 2021 р. [214]) є стратегічною програмою заходів та дій для досягнення доброго екологічного стану морських екосистем, розподіленою на чотири сегменти: 1) «Біорізноманіття», метою якого визначено досягнення «Здорової та стійкої екосистеми Балтійського моря», 2) «Евтрофікація», метою якого є «Балтійське море, не зачеплене евтрофікацією»; 3) «Небезпечні речовини та сміття», метою якого є «Балтійське море, не зачеплене небезпечними речовинами та сміттям»; та 4) «Морська діяльність», спрямований на досягнення цілі «Екологічно стійка морська діяльність». У рамках останнього сегмента згадуються порти у проєкції попередження забруднення з суден. Зокрема зазначається про: 1) протидію забрудненню за допомогою перевантаження стічних вод з вантажних суден до спеціальних портових споруд або їх очищення на борту; 2) дослідження щодо обсягів і впливу «сірих вод»; 3) оцінку скидів залишків шкідливих рідких речовин із промивних вод вантажних танків; 4) питання відповідності портових споруд для прийому залишків вантажів; 5) розробку «дорожньої карти» щодо мінімізації харчових відходів. Ці заходи є переважно відстроченими, адже плануються до завершення поступово до 2029 р., що свідчить про відкладений характер досягнення екологічних цілей у регіоні.

Для Балтійського моря у рамках Гельсінської конвенції у 2021 р. схвалено оновлений регіональний план дій (керівництво), спрямований на

швидке реагування на випадки забруднення нафтою та іншими шкідливими речовинами [262], яким, зокрема закріплюється необхідність уникнення стоянки забруднених суден реагування у портах (п. 4.2), а також повноваження шведських муніципалітетів, рятувальні служби яких відповідають за превентивні та обмежувальні заходи, на здійснення контролю за нафтою та хімічними речовинами на березі та у портах (Додаток 2). Переглянуте Керівництво з реагування поєднує попередню редакцію 1983 р., зокрема його Том 1, що стосувався втручання у випадку інцидентів, пов'язаних із забрудненням нафтою, переважно у морі, та Том 3, в якому основну увагу приділено вжиттю заходів на узбережжі. Попередній Том 2 було замінено на Багаторегіональне керівництво із реагування на випадки забруднення небезпечними та шкідливими речовинами (HNS) у морському середовищі 2021 р. [301]. У цьому Керівництві надано рекомендації службам швидкого реагування та уповноваженим особам під час морського інциденту у морі або у порту, пов'язаного з забрудненням, шкідливими речовинами та нафтопродуктами. Додатки I, II та III містять регіональні особливості для Балтійського, Північного та Середземного морів. У документі порти розглядаються як важливі координаційні центри для реагування на надзвичайні морські інциденти (Вступ), вони мають бути обладнані приймальними спорудами для HNS-відходів і забезпечувати можливості швидкого розгортання техніки та задіяння персоналу (розділи 4 та 5). Таким чином, основну увагу у Керівництві акцентовано на безпеці та швидкості втручання у випадку забруднення, технічному забезпеченні та логістичній готовності, а елементи екологічного контролю або моніторингу у портах не передбачені.

Для Середземноморського регіону, в якому розташовано 450 портів і терміналів та функціонує одна із найбільш завантажених судноплавних смуг для перевезення нафти у світі [350], схвалено Стратегію запобігання, забезпечення готовності та реагування на забруднення моря з суден (2022 – 2031) [302], що реалізується у рамках Барселонської конвенції та підтримується Планом дій щодо її реалізації. Ці документи застосовуються до

суден, портових приймальних споруд, терміналів, морських установок та морських портів, перевантажувальних споруд, залежно від обставин, та відповідно до правових норм, спрямованих на запобігання, зменшення та контроль забруднення морського середовища з суден, прийнятих на регіональному та глобальному рівні відповідно до міжнародного права під егідою спеціалізованих установ ООН, зокрема ІМО, включаючи, але не обмежуючись, міжнародними конвенціями, що стосуються безпеки на морі та запобігання забрудненню з суден (розділ «Керівні принципи»).

Стратегія містить заходи для інфраструктури портів з метою запобігання та реагування на аварії, зокрема перевірку готовності до прийому небезпечних відходів та вжиття відповідних заходів щодо розливів у портах. До останніх адресовані дії щодо зменшення забруднення повітря і води через обробку суден, а також оптимізацію управління відходами. Передбачено також розвиток спроможностей портових адміністрацій для виконання екологічних заходів. Стратегія передбачає залучення портів до моніторингу й обміну даними про ситуацію із забрудненням, а також інтеграцію до регіональних мереж відстеження якості повітря та морських вод. Порти також мають впровадити інноваційні інструменти для управління ризиками забруднення, зокрема електризацію та «холодне прасування» для суден у місцях стоянок. Таким чином, Стратегію можна розглядати як комплексний документ, де порти є ключовим середовищем для реалізації заходів із запобігання, готовності і реагування на забруднення з суден у Середземномор'ї.

У басейні р. Дунай функціонує механізм міжнародної допомоги при надзвичайних ситуаціях, координований Міжнародною комісією із захисту річки Дунай, що передбачає спільні плани дій у разі транскордонних інцидентів забруднення, та урегульований ст.ст. 16 – 18 Конвенції про охорону ріки Дунай. З метою координації дій в умовах надзвичайних ситуацій функціонує Система аварійного сповіщення басейну ріки Дунай [205], що спрямовує попередження до країн, розташованих нижче за течією з урахуванням заздалегідь визначеній маршрутизації. Докладна інформація про

кожен інцидент (час, місце, речовини, причини, наслідки, що спостерігаються, та вжиті заходи протидії) збирається у встановленій формі та автоматично перекладається мовою отримувача. Це допомагає уповноваженим органам реалізовувати природоохоронні заходи та заходи громадської безпеки.

Таким чином, загальні організаційні підходи до боротьби із забрудненням морських та річкових акваторій у різних регіонах Європи демонструють спільну орієнтацію на запобігання аваріям і швидке реагування, а також координацію між національними органами влади. Їхня дія охоплює різні категорії водних (морських та річкових) просторів у межах регіонів, у т.ч. й портові акваторії як частини внутрішніх вод держав. Порти визнаються ключовими вузлами для організації збору відходів, технічної готовності та моніторингу стану і збереження довкілля. Водночас, строки реалізації передбачених заходів свідчать про їх відтермінованість, а фрагментарні згадки про портові екологічні процедури вказують на необхідність більш комплексного підходу до інтеграції портів у регіональні системи екологічної безпеки та охоплення відповідними планами також й цього компонента забезпечення екологічної безпеки [17].

Другий з виокремлених вище напрямів екологізації морської та портової діяльності базується на природоохоронних ініціативах із закріпленням у регламентах та інших обов'язкових до виконання юридичних інструментах правил їх реалізації. Такими проєктами на теперішній час є:

“European Green Deal” – набір політичних ініціатив, а також загальний стратегічний документ, в рамках якого розвивається концепція «зелених» портів; його візією є перетворення ЄС на першу кліматично нейтральну територію у світі до 2050 р. для зменшення забруднення та відновлення здорового балансу у природі та екосистемах [252; 343] за допомогою законодавчих, фінансових та організаційних інструментів. Крім наведених нижче пакетів заходів, систему правового забезпечення екологізації портів в європейському регіоні становлять “Alternative Fuels Infrastructure Regulation”,

що зобов'язують порти ЄС розвивати інфраструктуру для зрідженого природного газу, водню та берегової електрики;

“Fit for 55” – набір пропозицій щодо перегляду та оновлення законодавства ЄС, спрямований на забезпечення узгодженого та збалансованого базису для досягнення кліматичних цілей ЄС зі зменшення викидів не менше ніж на 55% до 2030 р., зокрема через стимулювання портів та судноплавні компанії і фінансування екологічної модернізації портів. Складниками цього набору пропозицій є “FuelEU Maritime”, що вимагає від суден у портах ЄС зниження інтенсивності викидів парникових газів, використання низьковуглецевого палива та підключення до берегового електричного живлення (врегульовано Регламентом 2023/1805 [332], що набув чинності з 1 січня 2025 р.); та “EU Emissions Trading System (EU ETS) for Maritime” з поступовим охоплення морського сектору Системою торгівлі викидами (EU ETS) з 2024 року і повне впровадження до 2026 р., передбачаючи, що для суден, які залишають або прибувають до ЄС з третіх країн, судноплавна компанія має придбати квоти на 50% викидів, пов'язаних з рейсом. Для рейсів у межах ЄС ці вимоги стосуються 100% викидів. На початковому етапі система охоплює лише CO₂, а з 2026 р. також метан і закис азоту (врегульовано Директивою 2003/87/ЄС [243], оновленою щодо судноплавної та портової галузі у 2023 р. відповідно до Директиви 2023/959 [242]).

Такі проєкти переконують, що в європейському регіоні ініціативи у сфері екологізації судноплавства та портової діяльності мають не лише програмну форму, що окреслює загальний вигляд «дорожньої карти» заходів, спрямованих на піклування про довкілля, а формують комплекс юридично обов'язкових інструментів з відтермінованим строком реалізації для забезпечення можливості адаптації до встановлених ними правил та стандартів [15, с. 20]. При цьому, наприклад впроваджена в ЄС система торгівлі квотами на викиди стала ефективним регіональним заходом, що планувався до глобального поширення. Але, як зазначалося у дослідженнях,

для усесвітньої реалізації мали бути розглянуті деякі ризики, що стосуються адміністрування такої ініціативи і його фінансової підтримки, адже витрати на супроводження системи можуть вплинути на вартість квот і підвищити фрахтові ставки, що призведе до подорожчання перевезених товарів для кінцевого споживача. Крім цього, залежність малих острівних держав від морських сполучень також може стати на заваді реалізації такої системи [289]. До комплексу таких викликів слід зарахувати й широко апробований на утилізації застарілих суден перехід під прапор юрисдикцій, що не підтримують такі заходи і не доєднуються до глобальних природоохоронних ініціатив, а також наявні «розриви» у доступі до інновацій для впровадження дружніх до природи технічних та технологічних рішень. Тому демонстрований ІМО «обережний» підхід до сприйняття цієї європейської ініціативи був цілковито зрозумілим та пояснювався небажанням розбалансування складеної системи світових ланцюгів постачання. “Emissions Trading System (EU ETS) for Maritime”, безумовно, вкладається у «систему цінностей» ІМО у сфері декарбонізації, проте жадає виважених рішень, розрахованих на усіх членів Організації, або, можливо, диверсифікованого підходу для окремих національних гравців [15, с. 20].

Зважаючи на пропозиції про приєднання до європейської системи квот на викиди парникових газів та на продовження кліматичної політики ІМО у сфері декарбонізації у квітні 2025 р. МЕРС було погоджено Рамкову програму з досягнення нульового рівня викидів, що поєднує обов’язкові обмеження на викиди та ціноутворення на викиди парникових газів у секторі. Її підготовлено для офіційного схвалення у жовтні 2025 р. та запланованого набуття чинності у 2027 р. щодо великих океанських суден валовою місткістю більше 5 тис. тонн, якими викидається 85% від загального обсягу CO₂ у міжнародному судноплаванні. Рамкова програма ІМО з досягнення нульового рівня викидів буде включена до нової глави 5 Додатку VI до MARPOL 73/78, який на теперішній час налічує 108 сторін, що презентують 97% світового торговельного флоту за тоннажем, та уже встановлює стандарти щодо

енергоефективності для суден. Мета полягає у досягненні кліматичних цілей, викладених у Стратегії ІМО зі скорочення викидів парникових газів з суден, прискоренні запровадження палива, технологій та джерел енергії з нульовим або практично нульовим рівнем викидів парникових газів, а також підтриманні справедливого та рівноправного «зеленого переходу». Згідно з проєктом правил, судна мають відповідати: глобальному паливному стандарту (з часом знижувати щорічну інтенсивність використання палива у парникових газах (GFI), тобто кількість викидів парникових газів на кожну одиницю використовуваної енергії) та глобальним економічним показникам (судна, що викидають більше порогових значень GFI, мають придбати коригувальні установки для балансування викидів, у той час ті, що використовують технології з нульовим або практично нульовим рівнем викидів парникових газів, отримають право на фінансову винагороду [269]).

У випадку ж з портовою галуззю, за відсутності такої наддержавно координуючої міжнародної інституції, якою є ІМО для судноплавства, регіональні формації, національні уряди та окремі порти самостійно визначають можливості реалізації Цілей сталого розвитку ООН та власних ініціатив щодо якнайкращого забезпечення «енергетичного переходу» та зменшення тиску на довкілля, забезпечуючи екологізацію на усіх рівнях публічного адміністрування – наднаціональному, державному та місцевому [91]. І якщо глобальні ініціативи у сфері екологізації судноплавства, розроблювані та реалізовані ООН та ІМО, здебільшого отримують форму рекомендаційних актів, розрахованих на сумлінне дотримання та впровадження, то регіональні домовленості є жорсткішими у юридичному вимірі та тягнуть за собою застосування санкцій (зокрема, EUR 100 за кожну тонну викидів CO₂ понад встановленої норми відповідно до Директиви 2003/87).

Крім того, саме регіональне співробітництво на базі Клайдбанкської декларації 2021 р. щодо створення морських «зелених» коридорів сьогодні стає мейнстрімом у сфері декарбонізації. Будучи маршрутами між двома портами,

що передбачають співпрацю зацікавлених сторін для одночасного вирішення трьох головних завдань (забезпечення бункерування суден, які використовують низьковуглецеве або безвуглецеве паливо, полегшення випробування різних рішень і підтримання новаторських ініціатив щодо захисту навколишнього середовища), морські коридори скоро можуть стати різновидом кращих практик як для портів, так й для глобального судноплавства. Безумовно, досвід здійснення таких ініціатив буде неоднаковим у різних регіонах і буде пов'язаний з появою як труднощів, так і нових можливостей [335, р. xxvii]. Вони, на наше переконання, також сприятимуть розширенню традиційних підходів до регіоналізму у сфері адміністрування морської діяльності.

Отже, регіональне співробітництво у сфері публічного адміністрування екологізації портової діяльності є одним з важливих складників забезпечення інноваційної еволюції морських та портових систем відповідно до Цілей сталого розвитку ООН, сприяє синергії зусиль у досягненні дружнього до довкілля портового середовища. Таку взаємодію спрямовано на координацію заходів, обмін досвідом та кращими практиками роботи, формування гармонізованого правового базису та уніфікованих управлінських інструментів, що допомагають покращувати якість екосистем у прибережних зонах, піклуватися про здоров'я населення. За переважно горизонтального характеру такої співпраці, вона також має «вихід» на вертикальні комунікації, зокрема з ІМО, з метою пропонування апробованих і реалізованих ініціатив, а також доповнення глобальних зусиль у сфері «зеленого зростання», підвищення екологічної безпеки і сталого розвитку [15, с. 20–21].

2.3. Формування національних правових засад портового екологічного контролю в Україні

Екологічний контроль, або контроль за підтриманням екологічної безпеки, належить до кола пріоритетних напрямків державного контролю в

Україні. Для сфери морської діяльності та особливо її портового складника особливо важливим є дотримання глобальних та регіональних правових стандартів та кращих практик урядування. Це також стосується й контрольних адміністративних процедур. Їх одноманітність сприяє уніфікації портових формальностей та спрощенню документального супроводження судноплавства, а через це – прискоренню світової торгівлі і, як наслідок, збільшенню надходжень до бюджетів. Саме намаганнями спростити та наблизити вітчизняні портові формальності до класичних для морської торгівлі уніфікованих вимог обумовлює непоодинокі згадки у програмних документах морської та портової галузі України про європейські і міжнародні стандарти, а також добрі практики урядування у сфері екологічного контролю [13, с. 53–54] та моніторингу стану навколишнього середовища. Крім того, ст. 50 Конституції України кожному гарантується право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди, а у ст. 66 міститься зобов'язання не заподіювати шкоду природі і відшкодовувати завдані збитки.

Загальнодержавною програмою охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів, затвердженою Законом України від 22 березня 2001 р. [60], передбачалося «забезпечення екологічного контролю за додержанням установлених нормативів викидів забруднюючих речовин від пересувних джерел у прибережну смугу Азовського і Чорного морів» (п. 1.4), «створення цілісної системи контролю за переміщенням небезпечних речовин морським транспортом, запобігання забрудненню вод морів морськими суднами, забезпечення контролю за створенням та функціонуванням споруд, де здійснюється перевантаження та зберігання нафтопродуктів, хімічних речовин тощо; розроблення та впровадження системи контролю за переміщенням небезпечних речовин у межах морських кордонів України».

Концептуальні засади дружнього до довкілля використання морських акваторій закріплені у Морській доктрині України. Згідно з її нормами, до пріоритетних національних інтересів на морі належить «запобігання

забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу»; одним з основних принципів реалізації державної морської політики визнано «збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та стале відновлення природних ресурсів моря». Відповідно до Доктрини, має бути забезпечено «захист внутрішніх морських вод, територіального моря і прилеглої зони відповідно до сучасних екологічних норм», «застосування міжнародних екологічних норм у морегосподарській діяльності», «участь у реалізації проєкту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», «здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію та відповідно до кращих практик держав ЄС». А для приморських регіонів екологічні питання виокремлено до підрозділу Морської доктрини України «Екологічні аспекти розвитку приморських регіонів». Дійсно, діяльність саме у приморських, прибережних зонах є найбільш екологічно небезпечною для чутливого та вразливого навколишнього середовища, та жадає особливого ставлення до забезпечення дотримання норм про охорону довкілля та біорізноманіття. Одним з елементів перелічених видів діяльності, спрямованих на підтримання доброго екологічного стану морських акваторій, може бути визнаний екологічний контроль у морських портах, при тому, що спеціального закріплення він у Доктрині не одержав [12, с. 9–10].

На наше переконання, у зазначеному підрозділі Морської доктрини України було би доцільно закріпити також норми про припортові зони і портові міста, організацію їхньої взаємодії, зважаючи на значний вплив на них портової та пов'язаних з нею видів логістичної діяльності [17]. Актуальність цього напрямку урбаністичної взаємодії підтверджується численними дослідженнями, в яких підкреслюється, що зі зростанням міжнародних торговельних операцій порти, як ключові вузли для суходольно-водних перевезень, відіграють важливу роль в економічному розвитку міст, в яких вони розміщуються. При цьому, швидкий розвиток портів також поставив

портові міста перед низкою екологічних проблем, таких як невідповідні ресурси та забруднення навколишнього середовища, спричинене надмірною забудовою. Як справедливо зазначають Д. Решетков та Н. Павлова, «порти є екосистемами, в яких взаємодіє велика кількість морських, енергетичних, логістичних та транспортних секторів» [170, с. 194]. Сучасні відносини між портами та містами значно змінюються, розвиваються та відіграють важливу роль у взаємному скоординованому розвитку [362], що, у свою чергу, зумовлює потребу у встановленні спеціального режиму природоохоронних, контрольних та моніторингових заходів. Деталізація таких норм можлива у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [183] та Морській природоохоронній стратегії України [104; 17]. Перший документ до кола загальних проблем, що потребують розв'язання у сфері покращення сервісу у морських портах України відносить недостатній рівень екологічної безпеки, зосереджуючись переважно на питаннях 1) впровадження екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах; 2) створення спеціально відведених місць стоянки вантажного транспорту із забезпеченням належних умов зберігання вантажу, що відповідають екологічним та санітарним нормам, та закріплюючи серед цілей Стратегії, зокрема, «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». Останнє, на наше переконання, також забезпечується через функціонування екологічного контролю [12, с. 10] та моніторингу.

У спеціалізованій на екологічних питаннях Морській природоохоронній стратегії України приділяється значно більше уваги контрольним механізмам та закріплюються у якості пріоритетних завдання щодо забезпечення контролю за забрудненням і засміченням моря із суден, запобігання розповсюдженню морських інвазивних чужорідних видів з баластними водами, потраплянню у

море небезпечних речовин шляхом створення споруд, де здійснюється перевантаження та зберігання нафтопродуктів, хімічних речовин, запровадження системи контролю за переміщенням небезпечних речовин у межах морських кордонів України, а також відзначається, що функції з державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища у межах прибережних вод України (внутрішніх морських вод, територіального моря, виключної (морської) економічної зони України та прибережної захисної смуги морів) покладаються на Держекоінспекцію. Відсутність у цьому переліку прилеглої зони України, встановленої відповідно до Закону від 6 грудня 2018 р. [159], пояснюється тим, що здійснюваний в її межах контроль спрямовано на запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України, що відповідає UNCLOS'82 стосовно режиму цього морського простору та не охоплює екологічної сфери. При цьому, дослідниками зверталася увага на те, що забруднення акваторії прилеглої зони може чинити негативний вплив на санітарний стан у межах територіального моря, і, відповідно, схвалювані прибережною державою правила щодо боротьби із забрудненням можна розглядати в якості «санітарних правил». Проте такий підхід не був підтриманий, а практичний вплив поширення прибережною державою правил щодо боротьби із забрудненням на прилеглу зону відповідно до ст. 33 UNCLOS'82 не був визнаний ефективним [361, р. 145, 149–150].

Концепція реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища [81], що утратила чинність у липні 2025 р., передбачала значні зміни в інституційному механізмі здійснення екологічного контролю, заходи з ліквідації корупційних чинників, зокрема на постах екологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон, а також унормування перевірок суб'єктів господарювання, страхування екологічних ризиків. Ці положення отримали розвиток в Основних засадах (стратегії) державної екологічної політики України на період

до 2030 року [116], в яких відзначається незадовільний контроль за дотриманням природоохоронного законодавства та незабезпечення невідворотності відповідальності за його порушення, а у якості одного з основних інструментів реалізації державної екологічної політики визнано комплексний моніторинг стану навколишнього природного середовища і нагляд (контроль) у сфері охорони довкілля, що забезпечить перехід до системи запобігання правопорушенням, зменшенню 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 «І. Існуючі проблеми та сучасний стан довкілля в Україні» та «ІІ. Мета, засади, принципи та інструменти державної екологічної політики»). Схожі норми містить й Стратегія екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року [182], в якій наголошується на відсутності дієвої системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища; необхідності підвищення ефективності державної системи оцінки впливу на довкілля та державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, а також реформування його системи.

У затвердженій влітку 2024 р. Стратегії морської безпеки [160] 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 р. про встановлення рамок діяльності Співтовариства у сфері екологічної політики щодо морського середовища та з урахуванням Директиви 2000/60/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2000 р. «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства у галузі водної політики».

Нова, ухвалена наприкінці 2024 р., Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [110] передбачає впровадження: спільних з ЄС

процедур реагування у разі забруднення із суден, рекомендацій ІМО щодо створення «морського єдиного вікна», цифровізації процесу перетину транспортом державного кордону та подальшого спрощення процедур прикордонного контролю шляхом застосування ефективних цифрових технологій і процесів, спеціально не виокремлюючи екологічний контроль на морському транспорті та/або у морських портах.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 червня 2025 р. № 625-р [161] було схвалено Стратегію реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року та затверджено операційний плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках, що набули чинності 15 липня 2025 р. Стратегічними цілями модернізації визначені: «орієнтованість системи державного екологічного контролю на запобігання погіршенню стану навколишнього природного середовища», «створення системи пропорційної та невідвортної відповідальності за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, та алгоритму усунення наслідків такої шкоди», «висока інституційна спроможність та доброчесність органів державного екологічного контролю», «ліквідація наслідків збройної агресії Російської Федерації проти України для навколишнього природного середовища, відновлення екосистем України під час збройної агресії Російської Федерації проти України та у повоєнний період, забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, та відновлення втрачених екосистемних послуг». Окреслено також систему індикаторів досягнення визначених цілей, що дозволяє здійснювати оцінку ефективності реформування у динаміці. Водночас морський компонент екосистеми у документі згадується лише епізодично, а питання екологічного контролю у морських портах залишені поза його безпосередньою увагою.

Таким чином, програмні документи довгострокового планування розвитку морської галузі, портової діяльності, а також реформування

контрольних та наглядових функцій держави в екологічній сфері засвідчили значну увагу необхідності дотримання «екологічного імперативу» та поступовій модернізації інституційного механізму їх здійснення з метою забезпечення імплементації регіональних і міжнародних стандартів та кращих практик урядування. При цьому, розпорошеність норм про екологічний контроль та моніторинг у значній кількості документів навряд чи сприятиме формуванню якісної нормативної бази такої діяльності [12, с. 11], а відсутність уваги до взаємодії портів та портових міст зумовлює необхідність системного перегляду підходів до управління припортовими територіями та акваторіями. Такий перегляд має передбачати інтеграцію портів у місцеві стратегії розвитку, урахування думки місцевого населення, декарбонізацію та «зелений» розвиток, а також посилення співпраці між органами державної влади, місцевого самоврядування і портовими адміністраціями. Це дозволить не лише знизити негативний вплив портової діяльності на довкілля, а й сприятиме сталому розвитку припортових зон, підвищенню рівня екологічної безпеки, створенню нових робочих місць та оптимізації міської житлової, комерційної та рекреаційної забудови [17]. Оновлення програмних документів планування діяльності держав, зокрема й у морській сфері, розрахованих на тривалий період виконання, є традиційною практикою [71, с. 16], оскільки їх спрямовано «на побудову довгострокової стратегії та визначення особливостей правничих і управлінських підходів до реалізації функцій держав, вони мають забезпечувати оперативне реагування та адаптивність до змінюваних умов, ураховувати позитивний досвід і поточну ситуацію, бути спрямованими на досягнення Цілей сталого розвитку ООН» [93, с. 34].

Необхідно відзначити, що розглянутий програмний правовий базис оновлення екологічних контрольних та спостережних механізмів у морських портах України доповнюють зобов'язання за міжнародними угодами як глобального, так й регіонального рівнів. У нормах цих актів забезпечено наслідування принципів «доброго урядування» 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 прогальності законодавства [69; 111]. 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 [61]. Дійсно, екологічний контроль у морських портах України щодо суден упродовж тривалого часу був найбільш актуальним питанням морської портової сфери через резонансні судові провадження, корупційні ризики та необґрунтовані перевірки і затримання суден, а зміни у нормативному та управлінському забезпеченні здійснення екологічних контрольних процедур у морських портах України засвідчували значну мінливість [12, с. 8].

Зокрема, у 2015 р. в Україні був скасований обов'язковий контроль ізольованого баласту суден [64], проте державний стандарт на показники для баластних вод скасовано не було, що й викликало непорозуміння у правозастосовній практиці. Наступним кроком стало прийняття у 2018 р. Закону України про запровадження механізму «єдиного вікна та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» [148]. Але і після цього проблему контролю баластних вод вирішено не було [12, с. 9; 13, с. 54]. Наступним кроком стала ліквідація Азовської морської екологічної інспекції та Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу відповідно до постанови Уряду України від 29 січня 2020 р. № 39 [152], що було обумовлено негативними результатами їх роботи та корупційними діями (необґрунтовані перевірки та затримання суден у портах) [65; 340]. Таким чином, упродовж п'яти років в Україні простежувалися значні зміни у публічному адмініструванні контрольної діяльності у сфері дотримання екологічних вимог у морських портах. Вони не

завжди були послідовними, часто не забезпечували необхідного заповнення прогалин як нормативного, так й організаційного характеру. Але їх здійснення свідчить про актуальність та перебування на порядку денному проблеми забезпечення кращого адміністрування портової діяльності в Україні та приведення національних правил, процедур та формальностей у відповідність до вимог міжнародних стандартів. У цьому контексті слід підтримати О. Головкіна, Н. Дюжилову та М. Беякова у тому, що на теперішній час необхідною є інтенсифікація процесу імплементації Україною міжнародних (загалом) та європейських вимог, зокрема стандартів у сфері захисту та охорони довкілля [39, с. 53], а відповідно до Закону України від 25.06.1991 «Про охорону навколишнього природного середовища» [157], «завдання контролю у галузі охорони навколишнього природного середовища полягають у забезпеченні додержання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища всіма державними органами, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності і підпорядкування, а також громадянами» (ст. 34).

Сформоване до теперішнього часу законодавство у сфері контрольної діяльності стану дотримання природоохоронних норм у морських портах України спрямоване на подолання проблем необґрунтованих перевірок та затримання суден, а також чіткий розподіл функціоналу уповноважених органів. Так, відповідно до ст. 13 ЗУ «Про морські порти», однією із засад державного регулювання діяльності у морському порту є «недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту». Статтею 15 цього Закону передбачено, що ДП «АМПУ» утворено, зокрема, з метою «забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у т.ч. шляхом участі ... у виявленні випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту; забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту».

Правила охорони навколишнього природного середовища, порядок приймання з суден нафти, нафтовмісних вод, суднових стічних вод, сміття, експлуатаційних та вантажних відходів мають бути закріплені в обов'язкових постановах по порту, а суб'єкти господарювання, зобов'язані, серед іншого, «здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища» (ст.ст. 17, 20 «Про морські порти»). Відповідне зобов'язання для суден передбачене ст. 85 Кодексу торговельного мореплавства України [72] (далі – КТМ України): «Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються ... запобігання забрудненню навколишнього природного середовища».

Відповідно до ст. 78 КТМ України, нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища віднесено до функцій капітана морського порту. Судно або вантаж можуть бути затримані ним у морському порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на, зокрема, «морську вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України». Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту у разі, зокрема, «непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження, постачання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять ... загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу; рішення уповноважених законодавством державних органів (... центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища ...)» (ст. 91 КТМ України).

Порядком взаємодії ДП «АМПУ» та Держекоінспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2019 р. № 670 [135] (далі – Порядок взаємодії), передбачене втручання територіальних і міжрегіональних територіальних органів Держекоінспекції лише у випадку виявлення філією ДП «АМПУ» видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в акваторії порту. У такому разі філія ДП «АМПУ» конкретного порту фіксує виявлені факти забруднення з використанням засобів фото- та відеозйомки, інформує відповідну екологічну інспекцію про них, здійснює відбір проб фонових показників якості води в акваторії порту зі складанням акту встановленої форми та вживає (у разі потреби) заходів щодо локалізації та ліквідації наслідків забруднення (п. 3 Порядку взаємодії).

У свою чергу, у разі надходження від адміністрації порту повідомлення про виявлення факту забруднення акваторії, екологічна інспекція невідкладно направляє до відповідного порту державного інспектора з охорони навколишнього природного середовища. Інспектор обстежує акваторію у місці забруднення, проводить відбір проб води, за результатами чого складається акт встановленої форми. Крім того, державний інспектор забезпечує проведення лабораторного аналізу відібраних проб води для підтвердження факту та характеру забруднення (п. 4 Порядку взаємодії).

При встановленні факту погіршення якості води акваторії порту та за умови наявності обґрунтованих підстав вважати, що джерелом забруднення є судно (про що зазначається в акті перевірки якості води), адміністрація порту невідкладно повідомляє про це капітану судна та морському агенту, службі капітана морського порту, Державній службі морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (далі – Адміністрація судноплавства), екологічній інспекції (п. 7 Порядку взаємодії).

Проведення перевірки (огляду) судна на предмет забруднення акваторії порту та відбір проб вод на судні проводяться одночасно у строк, що становить не більше ніж дві години з моменту надходження повідомлення до служби капітана морського порту, Адміністрації судноплавства та екологічної інспекції. Така перевірка (огляд) здійснюється інспектором PSC (на судні під іноземним прапором) або інспектором контролю держави прапора (на українському судні) відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545 [142], із залученням державного інспектора, який здійснює виключно відбір проб вод на судні та забезпечує проведення їх аналізу в лабораторних умовах. Відбір проб вод на судні та проведення їх аналізу здійснюється екологічною інспекцією виключно щодо речовин, які є причиною забруднення акваторії відповідно до акта перевірки якості води. Зазначені заходи здійснюються за участю капітана судна або уповноваженої ним особи та, за згодою, морського агента (пп. 8–10 Порядку взаємодії).

У випадку встановлення джерела забруднення на підставі результатів перевірки (огляду) судна та аналізу проб води, відібраних на борту, екологічна інспекція вживає заходів щодо визначення розміру заподіяних збитків, а також притягнення винних осіб до відповідальності у встановленому порядку. Адміністрація порту, власник морського терміналу та інші суб'єкти господарювання мають право пред'явити власнику судна, винному у забрудненні акваторії порту, претензії щодо відшкодування витрат на проведення робіт із локалізації та ліквідації наслідків забруднення, відбору проб для визначення фонових показників якості води та проведення їх аналізу, а також за використання плавзасобів відповідних суб'єктів господарювання. У разі підтвердження факту скидання суднами забруднюючих речовин, результати перевірки (огляду) судна, інструментально-лабораторних вимірювань проб води акваторії порту у місці забруднення та проб води, відібраних на судні під час перевірки, розміщуються на офіційних вебсайтах

Держекоінспекції та ДП «АМПУ» не пізніше наступного дня після складання відповідних документів (пп. 13–15 Порядку взаємодії).

Необхідно зауважити, що у 2021 р. подібний порядок було затверджено також для рибних портів [134], але, як свідчить практика, затвердження цих нормативних документів не вирішило усіх проблем, що потребують як оновлення нормативної бази, так й впровадження кращих практик урядування і дотримання екологічного імперативу [14, с. 170–171; 172]. Воно посприяло значному зменшенню «відверто спірних інцидентів, пов'язаних із екологічним контролем», але не виключило їх [111]. Крім того, з метою оптимізації міжвідомчої взаємодії між ДП «АМПУ» та Держекоінспекцією у 2021 р. було підписано меморандум про співпрацю, який передбачає більш оперативне реагування на випадки забруднення морських акваторій. Спільна діяльність охоплює такі напрямки: обмін актуальною інформацією щодо зафіксованих фактів скидання забруднюючих речовин із суден у межах портової акваторії; забезпечення умов для обстеження місць забруднення екологічними інспекторами; систематичне проведення відбору та аналізу проб води для визначення фонових показників якості; здійснення заходів з ліквідації наслідків забруднення; організація спільних дій для вирішення проблемних ситуацій, що виникають під час екологічних перевірок у межах морського порту [44].

Таким чином, безпосередня участь посадових осіб Держекоінспекції передбачена лише у випадку виявлення філією ДП «АМПУ» конкретного порту факту забруднення. Це свідчить про чіткий розподіл компетенції між адміністрацією морського порту та органами державного екологічного контролю, спрямований на забезпечення оперативного реагування на випадки забруднення, мінімізацію шкоди довкіллю та притягнення винних осіб до відповідальності відповідно до вимог законодавства. Водночас такий підхід спрямовано на усунення необґрунтованого, надмірного та корупційно небезпечного втручання посадових Держекоінспекції у діяльність суден, як це практикувалося раніше, але потребує сумлінного та доброчесного ставлення

посадових осіб до виконання службових обов'язків і суворого дотримання природоохоронного законодавства. Огляди суден здійснюються відповідно до класичних для морської галузі процедур PSC. Такий підхід також зменшує обов'язкове адміністративне «навантаження», та відповідні ризики, скорочує час перебування судна у порту і сприяє підвищенню правової визначеності для суб'єктів торговельного мореплавства і портової діяльності.

При цьому, Порядок взаємодії все ж не унеможлиблює фактичне здійснення екологічного контролю посадовими особами екологічних інспекцій у рамках інших процесуальних механізмів. Як відзначається у спеціалізованій літературі, трапляються випадки фактичного здійснення такого контролю поза встановленими Порядком взаємодії рамками. Так, у другій половині 2021 р. Служба безпеки України спільно з Держекоінспекцією та Державною прикордонною службою здійснювала обшуки на суднах під іноземним прапором. Слідчі дії проводилися у межах кримінального провадження, відкритого за фактом можливих зловживань службовим становищем невідомими посадовими особами Держекоінспекції та ДП «АМПУ», які, ймовірно, не реагували належним чином на випадки забруднення морського середовища. Розслідування перебувало під процесуальним керівництвом Одеської обласної прокуратури, яка доручила загону морської охорони Держприкордонслужби, починаючи з червня 2021 р., фіксувати усі випадки забруднення у територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України. У разі виявлення за допомогою аерофотозйомки ознак забруднення (плям на водній поверхні поблизу суден), посадові особи морської охорони самостійно відбирали проби води біля корпусу судна та повідомляли про це Держекоінспекцію. Такі дії здійснювалися як у межах територіального моря, так і у прилеглій зоні. Результати аналізу показали перевищення гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин, що стало підставою для звернення до суду з метою отримання дозволу на проведення обшуку, у зв'язку з підозрою на наявність доказів правопорушення на борту

судна. Це дало змогу екологам отримати доступ на судно, що раніше було ускладнено дією Порядку взаємодії.

Під час обшуків представники Служби безпеки України та Держекоінспекції перевіряли суднові документи, танки для стічних вод, вантажні трюми, проводили опитування екіпажу та відбирали зразки для аналізу, фактично здійснюючи повноцінний екологічний контроль судна. За результатами було визначено суму завданих збитків, пред'явлено претензії судновласнику за забруднення морського середовища, а також ухвалено рішення про заборону виходу судна з порту на підставі п. «г» ч. 2 ст. 91 КТМ України. При цьому, згідно з вимогами MARPOL 73/78, перевірку дотримання правил запобігання забрудненню з суден мають здійснювати кваліфіковані інспектори PSC, які уповноважені перевіряти документацію та встановлювати факти можливого скидання забруднюючих речовин. У разі підтвердження таких фактів, інформація передається до Держекоінспекції для подальшого розслідування і притягнення винних до відповідальності (пп. 2.2.13 п. 2.2 Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545). Разом з тим, чинний Порядок взаємодії стосується лише випадків забруднення у межах портових акваторій. Випадки забруднення за межами таких акваторій залишаються поза рамками нормативного регулювання, що створює правовий вакуум у частині алгоритмів дій, відбору проб та проведення аналізів в інших морських зонах [111].

Правовий базис попередження негативного впливу на довкілля портових акваторій доповнюють норми Водного кодексу України [27] (ст.ст. 100 – 102), а також Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269 (у редакції від 29 березня 2002 р. № 431) [143] (далі – Правила охорони) та спрямовані на «запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України підприємствами, установами, організаціями всіх форм власності,

громадянами України, а також іноземними юридичними і фізичними особами та особами без громадянства, українськими та іноземними суднами, які перебувають у цих водах» (п. 1). Правилами охорони забороняється скидання із суден у внутрішні морські води України: вантажів, які перевозяться навалом, насипом чи у зрідженому стані; твердих забруднюючих речовин (відходів); вод, які містять нафту або нафтовмісні суміші, крім вод після охолодження судових механізмів, стічних вод, скидання яких дозволено відповідно до п. 5. Зокрема дозволено скидання стічних вод із суден: 1) які перебувають у морських портах України, за умови очищення стічних вод на судових установках, які відповідають вимогам MARPOL 73/78; 2) які не обладнані закритими системами стічних вод, якщо чисельність осіб на борту, не перевищує 10 осіб. З метою забезпечення безпеки судна та екіпажу, або для порятунку людського життя на морі, а також у випадках пошкодження судна чи його обладнання за умови, що до і після пошкодження було вжито усіх необхідних запобіжних заходів для запобігання або мінімізації скиду, допускається відхилення від зазначених вимог щодо скидання стічних вод.

Відповідно до п. 5¹ Правил охорони, скидання ізольованого баласту у межах територіального моря та на внутрішніх водних шляхах України дозволяється без обмежень і без здійснення контролю зі сторони уповноважених державних органів за умови, що цей баласт був прийнятий судном у Чорному або Азовському морях до заходження до територіальних вод України. Органи Держекоінспекції здійснюють перевірки у місцях скидання лляльних, стічних та баластних вод (за винятком ізольованого баласту), що відбуваються із суден до внутрішніх морських вод та територіального моря України, на предмет відповідності вимогам, зазначеним у додатку 1 до зазначених Правил. Такі перевірки у межах морського порту проводяться виключно за умови наявності видимих слідів нафти, нафтовмісних або інших забруднюючих речовин у районі ймовірного скидання, що призвели до фактичного погіршення якості води. Факт погіршення якості води у районі ймовірного скидання визначається шляхом порівняльного аналізу показників

проб води, відібраних у місці такого скидання, з фоновими характеристиками якості води. Відбір проб для визначення фонових показників у межах акваторії морського порту та організація їх лабораторного аналізу здійснюються адміністрацією відповідного порту. Перевірка вод здійснюється з метою встановлення джерела забруднення.

Забруднюючі речовини, води, що їх містять, та сміття, мають накопичуватися на судах у спеціальних місткостях. Під час перебування у порту судна можуть здавати їх в установленому порядку на берегові приймальні споруди. У разі будь-якого скидання із суден забруднюючих речовин у внутрішні морські води або за наявності загрози такого скидання, капітан судна зобов'язаний невідкладно повідомити про це капітана найближчого морського порту, а також вжити усіх можливих заходів для максимального зменшення обсягу скидання та усунення наслідків забруднення. Для ліквідації наслідків аварійного скидання дозволяється використання хімічних і біологічних препаратів у встановленому порядку (п.п. 7–10 Правил охорони).

Таким чином, спостерігається гармонізація норм внутрішнього законодавства щодо ізолюваного баласту та забезпечується виконання вимог MARPOL 73/78 щодо, зокрема, приймальних портових споруд для забруднюючих речовин та сміття. При цьому у Правилах охорони підкреслюється особлива роль морських портів та судноремонтних заводів щодо убезпечення прибережних вод держави від забруднення та засмічення, що відповідає європейським практикам. Зокрема, на них покладено забезпечення: «приймання з суден та здавання на плавучі або берегові очисні споруди забруднюючих речовин або вод, що їх містять; приймання з суден сміття та відходів з розміщенням їх на об'єктах управління відходами; очищення своїх акваторій від забруднюючих речовин та сторонніх предметів і матеріалів; локалізація та ліквідація наслідків аварійних скидів забруднюючих речовин або вод, що їх містять, у межах своїх акваторій» (п. 23).

Морські порти та судноремонтні заводи також повинні: «бути укомплектовані суднами-збирачами, спеціальними засобами для локалізації та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій; мати берегові приймальні очисні споруди, систему каналізації, об'єкти для збирання та знешкодження відходів; мати засоби для накопичення зворотних вод з подальшою передачею їх на очисні споруди у разі відсутності приймальних очисних споруд та системи каналізації (п. 24). «Морські порти, в яких проводиться перевантаження вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини, зобов'язані: розробляти і здійснювати заходи щодо запобігання забрудненню акваторій морських портів та прибережних вод морів під час зберігання і перевалки вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини; впроваджувати ефективні методи і технічні засоби щодо запобігання втратам вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини, під час їх навантаження і розвантаження; влаштовувати спеціальні причали для приймання та відправки вантажів, що містять хімічні і сипкі речовини, приміщення для їх зберігання та перетарування, а також майданчики для знешкодження залишків хімічних речовин; збирати, очищувати, знешкоджувати забруднені води, що утворюються під час промивання вантажних місткостей, а також стічні води територій портів, причалів та інших споруд. Усі операції з забруднюючими речовинами, водами, що їх містять, та сміттям, які проводяться на приймальних очисних спорудах та об'єктах поводження з відходами у портах, на судноремонтних та суднобудівних заводах, підлягають обов'язковій реєстрації в установленому порядку» (п.п. 25–26 Правил охорони). З метою реалізації Правил охорони та іншого природоохоронного законодавства, MARPOL 73/78 тощо затверджено Порядок надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України [137] та Порядок надання послуг із забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт [138], відповідно до яких здійснюються відповідні заходи щодо недопущення забруднення портових акваторій.

Слід також відзначити, що морські порти, термінали та інші суб'єкти, що

діють у межах території та акваторії портів, мають дотримуватися норм екологічного законодавства та попереджати забруднення довкілля. На них поширюється весь комплекс такого законодавства, міжнародних угод та рекомендованих управлінських практик. Як справедливо відзначають Т. Ноттебум, А. Палліс та Ж.-П. Родріг, з екологічної точки зору, планування та управління портами мають забезпечувати сталий розвиток. Екологічна стійкість портових проєктів та операцій стала такою ж важливою, як економічна та фінансова ефективність. Внаслідок цього, порти, як кластери різноманітних суб'єктів господарювання та видів діяльності, взяли на себе екологічну функцію і сприяють екологізації ланцюгів постачання.

Портова діяльність зумовлює декілька категорій забруднень: 1) пов'язане з будівництвом та обслуговуванням портів, 2) викиди у повітря від суден біля причалів та обладнання для обробки вантажів, 3) шум, пов'язаний з вантажно-розвантажувальними операціями, 4) вплив на навколишнє середовище та потенційні затори, пов'язані з експлуатацією барж, залізниць та вантажівок на березі, 5) промислова та навколопромислова діяльність у портах, а також складські та дистриб'юторські операції. Розвиток екологічних рішень для портів вважається одним з провідних способів вирішення екологічних проблем, а «зелений» розвиток портів привертає усе більшої уваги. Поява концепції «зеленого» порту тісно пов'язана зі зростанням екологічної свідомості учасників морської та портової діяльності. Вона була офіційно запропонована на конференції ООН зі зміни клімату у 2009 р. Базуючись на органічному поєднанні розвитку портової мережі, використання ресурсів та захисту навколишнього середовища, концепція «зеленого» порту стосується розвитку, що характеризується здоровим екологічним середовищем, розумним використанням ресурсів, низьким споживанням енергії та низьким рівнем забруднення. Концепція «зеленого» порту або сталий та кліматично безпечний розвиток інфраструктури порту у ширшому розумінні передбачає відповідальну поведінку всіх зацікавлених сторін, залучених до управління та експлуатації порту [315, р. xlvii- xlviii]. Розвиток «зелених» портів

орієнтований на стійкий баланс між охороною навколишнього середовища та економічними інтересами. «Зелені» порти керуються «зеленою» концепцією, відповідно до якої нові порти будуються, сприяючи оздоровленню та захисту довкілля, раціональному використанню ресурсів, низькому споживанню енергії та низькому рівню забруднення [259].

У комплексі зазначені кроки сприятимуть перетворенню портів в Україні на «зелені» та «смарт» («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 «смарт» 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 його технологічних інновацій є ключовим засобом досягнення мети екологізації портової діяльності. Таким чином, «зелений» і «розумний» порт є складниками цілісної системи, а розвиток інтеграції їх компонентів забезпечить формування комплексного шляху досягнення цілей сталого розвитку порту [223], країни та регіону.

Таким чином, аналіз норм внутрішнього українського законодавства та міжнародних угод засвідчив, що правила протидії шкідливому впливу на довкілля портових зон розподілено на два напрямки: 1) недопущення забруднення з суден та 2) недопущення забруднення від діяльності порту, яка охоплює обробку суден, але не обмежується нею. Такий розподіл підтверджується й функціонуванням інституційного механізму екологічного контролю та моніторингу, який здійснюється як щодо суден, які обслуговуються у портах, так й щодо портів (терміналів тощо) як суб'єктів господарювання. У сукупності ці системи створюють єдиний природоохоронний механізм у портах, що об'єктивно не може обмежуватися лише екологічним контролем суден (незважаючи на значну резонансність та актуальність для України упродовж тривалого періоду), а формує багатовекторну систему, якою охоплюється протидія різним видам забруднення. Функціонування такої системи забезпечується завдяки низці правових режимів, установлених законодавством у галузі охорони довкілля. Порти при цьому є суб'єктами, діяльність яких унормована природоохоронним законодавством, вони зобов'язані запроваджувати заходи з мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище та забезпечувати дотримання встановлених стандартів екологічної безпеки (як й інші суб'єкти господарювання) [17].

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 [83, с. 297]. Для України це стосується, зокрема, Найробіської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р. [309] та Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. [277]. 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 [14, с. 172], а у цілому такий підхід відповідатиме сучасним глобальним тенденціям екологізації управління та сприятиме підвищенню стійкості портової діяльності.

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 («зелених») та «розумних» («сма́рт») 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 стану 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 [14, с. 173]. У зв'язку з цим, прийняття спеціального Закону України «Про державний екологічний контроль» з виокремленням у ньому розділу, присвяченого екологічному контролю у морських портах, стане втіленням раціонального підходу до регулювання такого важливого для морської держави виду контрольної діяльності та засвідчить реальне піклування про стан морського довкілля [12, с. 11]. У ньому мають бути ураховані напрямки здійснення портового екологічного контролю і моніторингу, а також джерела забруднення і погіршення екологічного стану портових (приморських) регіонів.

РОЗДІЛ 3

ІНСТРУМЕНТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

3.1. Форми та методи публічного адміністрування і здійснення екологічного контролю у морських портах України

Теперішній час характеризується великими реформами та пошуком кращих управлінських і нормотворчих рішень у системі публічного адміністрування охорони морського навколишнього середовища на глобальному, регіональному та національному рівнях. Особлива увага при цьому приділяється сфері контрольної діяльності у морських портах. В Україні з 2015 р. було розпочато модернізацію системи її публічного адміністрування [13, с. 53]. Як справедливо відзначається у 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 численних задач екологічної безпеки [120]. Підкреслюється також, що для прибережних держав екологічні загрози є вагомими через значні забруднення вод портів, територій та повітря, що вимагає пошуку ефективних та позбавлених корупційних загроз механізмів публічного адміністрування [10, с. 533], а триваюча агресія РФ проти України підсилює проблематику активізації зусиль щодо захисту навколишнього середовища, зокрема морського [211; 212]. Таке адміністрування проявляється як у «зовнішніх» інструментах, або формах (контрольних та інших спостережних механізмах щодо суден, портів та терміналів), так й у «внутрішніх» заходах, ініційованих судновласниками, портами і терміналами для зменшення забруднення довкілля і моніторингу власної діяльності (впровадження ощадливих технологій, альтернативних джерел енергії та інших компонентів концепцій «зелених» та «смарт» портів). Цю класифікацію можна

охарактеризувати як функціонально-цільову, адже вона передбачає урахування особливостей такого адміністрування, окреслює можливості і сфери керуючого впливу, визначає його мету та спрямованість [17].

У системі формування дружнього до довкілля середовища морського порту, відповідно до чинного законодавства, необхідно виокремлювати наглядові (контрольні) та моніторингові заходи, а також, згідно із Законом України від 24.06.2004 р. «Про екологічний аудит» [151] – еколого-аудиторську діяльність, які, за класичним підходом адміністративно-правової науки належать до кола заходів адміністративного попередження, адже їх не пов'язано з адміністративним проступком, оскільки спрямовано на його недопущення [59, с. 365]. При цьому, проведення обстеження портової акваторії посадовою особою екологічної інспекції або перевірки (огляду) судна відповідно до Порядку взаємодії та Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, є специфічним контрольним заходом адміністративного примусового характеру, що здійснюється після виявлення ознак забруднення (видимих слідів забруднюючих речовин), мають на меті фіксацію обставин, визначення характеру й обсягу забруднення, і проводяться у взаємодії з філією ДП «АМПУ».

Оцінюючи доктринальний дискурс щодо співвідношення категорій «контроль», «нагляд», «моніторинг» та «аудит» необхідно відзначити, що «контроль» переважно розглядається як особлива форма взаємодії, що поєднує контролюючого суб'єкта з підконтрольним суб'єктом або об'єктом, на основі принципів законності, оперативності, економічної доцільності, професійної обґрунтованості, з метою реалізації завдань публічного адміністрування; або як система спостережень та перевірок, спрямованої на встановлення відповідності фактичного стану підконтрольного об'єкта встановленим нормам, а також фіксацію порушень та інших відхилень від таких норм, а також загальних організаційних і правових принципів та регуляторних засад. При цьому нагляд визнається засобом забезпечення законності, що об'єктивується через

діяльність уповноважених суб'єктів публічного адміністрування щодо спостереження за станом дотримання норм права і має на меті досягнення превентивних цілей адміністративно-правового регулювання [59, с. 554, 560]; це також спосіб реалізації компетенції публічної адміністрації, що має на меті забезпечення належного рівня правозастосовної діяльності [2, с. 310].

Як зауважує Д. Мінченко, у наукових працях адміністративно-правового спрямування значна увага приділяється проблемі розмежування зазначених категорій. Вони мають спільну мету – виявлення, попередження та припинення правопорушень у певній сфері, а також усунення їх негативних наслідків. Водночас, ці інструменти досягають зазначеної мети різними шляхами – залежно від рівня та характеристик впливу відповідних органів щодо об'єктів нагляду чи контролю. Зазвичай, наглядові органи мають обмежені повноваження щодо безпосереднього втручання у діяльність піднаглядних суб'єктів, на відміну від контролюючих, що мають ширший інструментарій впливу. Так, у межах контрольних заходів суб'єкт контролю може видавати обов'язкові приписи, призупиняти або скасовувати рішення підконтрольного суб'єкта при виявленні порушень. Натомість суб'єкт нагляду, як правило, обмежується рекомендаційними заходами – може звернути увагу на порушення та запропонувати способи їх усунення, не втручаючись безпосередньо у діяльність піднаглядного суб'єкта [101].

В Юридичній енциклопедії державний нагляд охарактеризовано як вид державного контролю із забезпечення законності, дотримання спеціальних норм, виконання загальнообов'язкових правил, що містяться у законах і підзаконних актах [195, с.140]. У статті Я. Самусевич, І. Теницької та Д. Новикової «Екологічний контроль, моніторинг та аудит: нормативно-правове забезпечення та механізм реалізації в Україні» (2023) [176] екологічний контроль та нагляд ототожнено (с. 197).

При з'ясуванні етимологічного значення даних понять У. Антонюк зауважує, що «контролювати» означає «перевіряти кого-, що-небудь»; «контроль» – «перевірку, облік діяльності кого-, чого-небудь, нагляд за кимось,

чимось», а «наглядати» – «пильнувати, слідкувати за ким-, чим-небудь для контролю, з метою перевірки, забезпечення порядку» [198, с. 318, 729]. Авторка наголошує, що нагляд виступає складником, але водночас й самостійним елементом більш широкої категорії «контролю» і доповнює її. Основною відмінністю між ними визначено сфери застосування і засоби реалізації, а нагляд охарактеризовано наступними ознаками: відсутність організаційних зв'язків між суб'єктами і об'єктами нагляду, тобто їх відособленість і непідпорядкованість; застосування спеціальних засобів впливу під час нагляду; здійснення перевірки спеціальних правил, вимог, норм тощо. При цьому, різноманітність поглядів щодо співвідношення категорій «контроль» і «нагляд» (про їх ототожнення [175; 193] або розмежування [31; 42; 86; 98; 99; 199]) свідчить про складність і водночас важливість даних категорій у теорії права [9]. Зважаючи на існуючі дискусії необхідно також відзначити, що зарубіжна правова доктрина не має такого розподілу та використовує у подібних випадках лише слово «control», що перекладається як «контроль», «нагляд» або «управління» [5].

Таким чином, класична теорія українського адміністративного права виходить з того, що родовим поняттям є контроль, а нагляд – похідним від нього і має свої характерні ознаки [6, с. 91], до яких відносять те, що контролюючий орган має право втручатися в оперативну діяльність підконтрольного (іноді навіть підміняти собою керівний орган такого об'єкта), а також те, що контролюючі органи мають право самостійно притягувати винних до правової відповідальності, а наглядові таких повноважень не мають [197]. Однією з причин зазначеного доктринального дискурсу є те, що у чинній нормативній базі поряд з терміном «контроль» синонімічно використовується термін «нагляд», або означені терміни тлумачаться один через одного, наприклад:

статтею 1 Закону України від 05.04.2007 р. «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [156] державний нагляд (контроль) визнано діяльністю уповноважених законом

центральных органів виконавчої влади, їх територіальних органів, державних колегіальних органів, органів виконавчої влади Автономної Республіки Крим, місцевих державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування в межах повноважень, передбачених законом, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт та послуг, допустимого рівня небезпеки для населення, навколишнього природного середовища», а заходами державного нагляду (контролю) визначено планові та позапланові заходи, які здійснюються у формі перевірок, ревізій, оглядів, обстежень та в інших формах, визначених законом;

у Законі України від 25.06.1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища» у розділі VIII «Контроль і нагляд у галузі охорони навколишнього природного середовища», незважаючи на його назву, переважно використовується саме термін «контроль» (ст.ст. 34–36);

в Інструкції про вимоги до оформлення документів, в яких обґрунтовуються обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами, затвердженій наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 27 червня 2023 р. № 448 [66], контроль – загальна функція керування, що полягає у спостереженні за ходом процесів у керівній і керованій системах, порівнянні контрольованих величин параметрів із заданою програмою, виявленні відхилень, їх місця, часу, причини та характеру (п. 6);

у Регламенті Ради (ЄС) № 1224/2009 від 20 листопада 2009 р. про встановлення контрольної системи Союзу для забезпечення дотримання правил спільної рибогосподарської політики та про внесення змін і доповнень до низки регламентів [167] «контроль» означає моніторинг та нагляд, а «нагляд» означає спостереження за рибальською діяльністю на основі візуального відстеження інспекційними суднами або офіційними повітряними суднами із застосуванням технічних методів виявлення та ідентифікації (ст. 4).

Останнє визначення свідчить про використання поряд з термінами

«контроль» і «нагляд» також терміну «моніторинг». У підручнику «Екологічне право України» (2005) нагляд та моніторинг ототожнюються [54, с. 60], але, як зазначає У. Антонюк, моніторинг є додатковим, а не замінюючим компонентом природоохоронних механізмів, що полягає у спостереженнях та збиранні інформації. При цьому авторка підкреслює, що значення екологічного моніторингу у сучасних умовах підвищується. Це пов'язано з нагальною необхідністю отримання інформації про існуючий стан довкілля, тенденції його змін і можливі наслідки. Моніторинг «допомагає» визначити основні напрямки реалізації контрольно-наглядових повноважень у сфері охорони навколишнього природного середовища [9, с. 271–272].

Зазначене підтверджується діючим та очікуючим на набуття чинності законодавством України: відповідно до ст. 22 Закону України від 25.06.1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища», «з метою забезпечення збору, обробки, збереження та аналізу інформації про стан навколишнього природного середовища, прогнозування його змін та розробки науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття ефективних управлінських рішень в Україні створюється система державного моніторингу навколишнього природного середовища». Законом України від 20.03.2023 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної системи моніторингу довкілля, інформації про стан довкілля (екологічної інформації) та інформаційного забезпечення управління у сфері довкілля» [147] зазначену статтю буде викладено у новій редакції (через шість місяців з дня скасування чи припинення воєнного стану): «Державна система моніторингу довкілля – це система спостережень, збирання, оброблення, аналізу, зберігання та обміну інформацією про стан довкілля, вплив на нього, прогнозування його змін та розроблення науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття ефективних управлінських рішень в Україні з метою забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку». Такий само термін набуття чинності встановлено також для Порядку функціонування державної системи моніторингу довкілля та її підсистем, затвердженого постановою Кабінету

Міністрів України від 13 червня 2024 р. № 684 [140], що визнається «інструментом державного управління в галузі охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання природних ресурсів та екологічної безпеки» (п. 4).

Крім того, відповідно до Порядку здійснення державного моніторингу вод, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2018 р. № 758 [136], суб'єкти, що здійснюють, зокрема, державний нагляд (контроль) за додержанням законодавства про охорону довкілля, безоплатно подають суб'єктам державного моніторингу вод дані, одержані за результатами такого нагляду (контролю), щомісяця до 5 числа (п. 7), а суб'єктами державного моніторингу вод є Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України (з 24 липня 2025 р. – Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України [46]), Державне агентство водних ресурсів України, Державна служба геології та надр України та Державна служба з надзвичайних ситуацій (п. 6). Необхідно також звернути увагу на те, що з метою забезпечення доступу до екологічної інформації в Україні діє Єдина екологічна платформа «ЕкоСистема», яка, відповідно до Положення [130], є цілодобово функціонуючою «загальнодержавною екологічною автоматизованою інформаційно-аналітичною системою забезпечення доступу до екологічної інформації та її мережею, що забезпечує створення, збирання, одержання, зберігання, використання, поширення, охорону, захист інформації, а також електронну взаємодію між фізичними та юридичними особами, фізичними особами-підприємцями, суб'єктами надання адміністративних послуг, суб'єктами надання публічних (електронних публічних) послуг, центрами надання адміністративних послуг з метою отримання адміністративних та інших публічних (електронних публічних) послуг у сфері охорони навколишнього природного середовища» (п. 2).

Спостережні механізми за станом довкілля доповнює також система екологічного аудиту – документально оформленого системного незалежного процесу оцінювання об'єкта екологічного аудиту, що включає збирання і

об'єктивне оцінювання доказів для встановлення відповідності визначених видів діяльності, заходів, умов, системи екологічного управління та інформації з цих питань вимогам законодавства України про охорону навколишнього природного середовища та іншим критеріям екологічного аудиту (ст. 1 Закону України від 24.06.2004 р. «Про екологічний аудит»). Він не підміняє контролю у галузі охорони довкілля і, незважаючи на єдину мету (забезпечення додержання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у процесі господарської та іншої діяльності), ці види діяльності мають ряд відмінностей (за суб'єктним складом, видами, порядком ініціювання, статусом та режимом одержаної інформації) [178, с. 383, 386]. Як зазначає К. Ніколаєв, система екологічного аудиту займає ключове місце у гарантуванні екологічної безпеки. Вона забезпечує систематичне спостереження, оцінювання результативності природоохоронних заходів і формування довгострокових рішень щодо впливу господарської діяльності на довкілля. Проведення аудиту дозволяє відстежувати динаміку природоохоронної поведінки та політики підприємств, виявляти потенційні ризики та виклики у сфері охорони природи. Аналіз показників викидів і характеру негативного впливу дає змогу встановити рівень участі конкретних суб'єктів у забрудненні довкілля. На основі отриманих даних розробляються коригувальні заходи, що сприяють підвищенню ефективності природоохоронної діяльності та вдосконаленню екологічної політики з орієнтацією на зменшення загроз для навколишнього середовища. Таким чином, екологічний аудит виконує роль стратегічного інструменту сталого управління природними ресурсами та забезпечення екологічної рівноваги [114, с. 200–201]. Отже, екологічний аудит спрямовано, переважно, на здійснення «внутрішнього» компонента публічного адміністрування спостережних механізмів за станом впливу морських портів на довкілля, він допомагає визначити ті аспекти діяльності, що потребують підвищеної уваги через підсилений негативний вплив на довкілля. Його результати можуть слугувати підґрунтям для ухвалення управлінських рішень щодо удосконалення

екологічної політики як на локальному рівні (у межах окремого порту), так й у портовій галузі у цілому (за результатами узагальнень та обробки підсумків кращих практик впровадження природоохоронних заходів). Екологічний аудит, на наше переконання, відіграє роль не лише діагностичного, але й превентивного інструмента, що дозволяє своєчасно виявляти потенційні екологічні ризики та мінімізувати їх наслідки. На відміну від контролю чи нагляду, екологічний аудит має аналітичний і прогностичний характер, що визначає його унікальну функцію серед інструментів публічного адміністрування природоохоронної сфери. Він сприяє посиленню адаптивності екологічного управління та підвищенню загальної ефективності екологічної політики на усіх його рівнях.

Таким чином, екологічні нагляд, контроль, моніторинг і аудит у своїй сукупності формують взаємопов'язаний комплекс природоохоронних механізмів, метою яких є поліпшення стану довкілля, гарантування екологічної безпеки та підтримання сталості у сфері охорони навколишнього природного середовища. На теперішній час ефективна реалізація та координація цих механізмів набуває особливої актуальності, оскільки дозволяє адаптувати екологічну політику до сучасних викликів та забезпечити належну взаємодію між органами влади та господарюючими суб'єктами, задіяними у портовій діяльності. Вони застосовуються як при «зовнішньому», так й при «внутрішньому» проявах публічного адміністрування природоохоронних контрольних процедур, а у перспективі дозволять розбудувати цілісну, інтегровану модель публічного управління у сфері охорони довкілля, орієнтовану на запобігання екологічним загрозам у морських портах [17].

Відповідно до охарактеризованих особливостей правового регулювання, застосовних практик здійснення, наукових підходів та розробленого загального визначення публічного адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур, наведених у попередніх розділах роботи, слід виокремити наступні складники, що репрезентують сфери та рівні такого адміністрування:

наднаціональний («парасольковий») компонент чи рівень формують

імперативні глобальні та регіональні (європейські тощо) стандарти захисту навколишнього середовища, якими окреслено головну мету будь-яких спостережних процедур у морських портах, а саме: збереження довкілля, недопущення забруднення, переліки шкідливих речовин та сполук, а також базисні засади відшкодування завданої шкоди. Його доповнюють також норми рекомендованого характеру («дорожні карти», стратегії, узагальнення кращих практик, рекомендації тощо) та система наднаціональних інституцій з притаманними їм формами та методами керуючого (здебільшого координуючого) впливу на управління природоохоронними механізмами всередині держав. На цьому рівні, безумовно, контрольні та інші спостережні процедури у портах (у класичному їх розумінні) не здійснюються, але з метою моніторингу стану дотримання природоохоронних норм можуть бути сформовані фахові групи спеціалістів з міжнародним представництвом, відбуватися заслуховування звітів держав-учасниць, інші організаційні заходи для визначення якості реалізації досягнених домовленостей та визначення подальших кроків співробітництва і формування узагальнень найбільш вдалих управлінських природоохоронних практик тощо. Як справедливо зауважує В. Гаращук, до системи контролюючих органів можна зарахувати не лише державні контролюючі органи, але й міжнародні структури, які мають надавати державі-учасниці міжнародної угоди обов'язкові для виконання приписи, впливати на її зовнішню та внутрішню політику. Для країн-учасниць міжнародних договорів такими контролюючими структурами є відповідні структури ООН, які у разі невиконання державою взятих на себе зобов'язань від імені міжнародної спільноти застосовують до неї різні санкції [30, с. 71–72];

загальнодержавний національний компонент, що охоплює діяльність органів державної влади, наділених повноваженнями у сфері формування та реалізації державної політики щодо охорони навколишнього середовища та базових засад організації екологічного контролю (нагляду, моніторингу, аудиту тощо), кола та особливостей взаємодії уповноважених суб'єктів, забезпечення імплементації міжнародних зобов'язань (вищий рівень

управління країн – президенти, парламенти, уряди, центральні органи виконавчої влади);

регіональний національний компонент передбачає функціонування територіальних підрозділів центральних органів виконавчої влади, регіональних державних адміністрацій (під час дії правового режиму воєнного стану в Україні – військових адміністрацій [145; 158]), органів місцевого самоврядування, які забезпечують оперативне реагування на екологічні ризики, моніторинг стану довкілля у межах портових акваторій та навколо них, а також взаємодію з суб'єктами господарювання щодо дотримання екологічних норм і стандартів;

місцевий, у т.ч. локальний, національний рівень (компонент) охоплює практичну реалізацію законодавства та заходів екологічного контролю у межах конкретного морського порту, що здійснюється безпосередньо портовою адміністрацією (філіями ДП «АМПУ»), портовими операторами, екологічними інспекторами, які є посадовцями територіальних підрозділів уповноважених центральних органів виконавчої влади, а також іншими суб'єктами, відповідальними за дотримання природоохоронного режиму портів. Саме на цьому рівні зосереджено практичні щоденні механізми спостереження за станом довкілля та здійснюється відповідне інформування, фіксуються конкретні випадки забруднення, проводяться огляди суден та акваторії, відбувається локалізація та ліквідація забруднень, контролюється управління відходами, відбувається оперативна взаємодія між уповноваженими суб'єктами у разі виникнення екологічної загрози, забезпечується притягнення до відповідальності та відшкодування завданої шкоди. Фактично на цьому рівні втілюються на практиці усі попередні управлінські (у широкому розумінні – як наднаціональних, так й внутрішньодержавних) рішення, реалізується екологічна політика держави та міжнародні зобов'язання у формі конкретних дій, спрямованих на збереження морського середовища і відповідний контроль, нагляд, моніторинг та аудит, а отже – проявляється «зовнішній» компонент публічного адміністрування природоохоронної функції держави.

Крім того, саме на місцевому рівні відбувається поки що неактуалізована в українському законодавстві взаємодія портів та портових міст, а також реалізація конкретними портами і терміналами природоохоронних практик. Цей рівень охоплює також «внутрішній» локальний прояв публічного адміністрування, реалізований у зменшенні впливу портової діяльності на навколишнє середовище, впровадженні «зелених» та «смарт» ініціатив у портову діяльність. Таким чином, саме місцевий рівень є ключовою ланкою, де правові стандарти та управлінські рішення стають реальними практиками захисту довкілля у межах портових зон. Тут проявляється й «зовнішній», й «внутрішній» напрям публічного адміністрування природоохоронних формальностей, формується концепція екологічного розвитку окремого порту та припортової зони.

Зважаючи на множинність проявів та різний характер керуючих впливів, важливим та доцільним представляється визначення та аналіз конкретних форм та методів, за допомогою яких реалізуються виокремлені компоненти (рівні) публічного адміністрування, а також засоби і практики (форми та методи) екологічного контролю, застосовувані у морських портах. Це є необхідним також зважаючи на складність завдань у сфері реформування національної моделі адміністрування та практичного здійснення портового екологічного контролю, поступову побудову комплексного та максимально ефективного механізму спостереження за забрудненням не лише акваторій, а й повітря, суходолу, акустичного та світлового середовища, а також з метою запозичення та упровадження інноваційних управлінських підходів, базованих на кращих практиках адміністрування, потребах портового комплексу та правничому базисі глобального, регіонального і національного рівнів.

Відповідно до класичних для науки адміністративного права поглядів, методи публічного адміністрування – це способи та засоби упорядковуючого впливу суб'єктів публічного адміністрування на поведінку інших (переважно нижчестоящих) уповноважених суб'єктів і приватних осіб, що покликані забезпечити відповідність їх діяльності правовим вимогам, стабільний

розвиток всієї сфери суспільних відносин, захищеність та реалізацію публічних інтересів, що, серед іншого, є засобом реалізації компетенції суб'єктів публічного адміністрування та отримують зовнішнє вираження через відповідні форми, забезпечуючи кожному адміністративному акту, договору тощо якісно-стилістичне наповнення, не обмежуючись повністю жодною із форм. Контроль та нагляд належать до кола прямих примусових методів публічного адміністрування і зараховуються до заходів адміністративного попередження, а за результатами їх здійснення можуть бути застосовані інші методи адміністративного примусу – адміністративне припинення та адміністративне стягнення [59, с. 361, 364–365]. Неможливо заперечувати цілковиту відсутність при здійсненні екологічного контролю методів переконання та заохочення, але вони все ж мають набагато меншу питому вагу, ніж примус (через його владну природу [107, с. 112]), який «характеризується своєю нормативно-правовою базою, особливостями, суб'єктами застосування і наслідками, полягає в адміністративному схиленні суб'єкта до виконання прийнятого рішення незалежно від (а то й усупереч) його волі шляхом застосування до нього заходів організаційного, особистого, майнового чи психологічного тиску» [59, с. 363–364].

Як відзначається у дослідницькій літературі, для контрольно-наглядової діяльності (зокрема й екологічного спрямування – В.Б.), є характерними також власні методи: інформаційно-аналітичні, коригувальні, комплексні (поєднання двох попередніх); загальні та спеціальні (перевірки і виявлення (спостереження), та реагування). Так, до спеціальних методів перевірки (спостереження) належать: 1) методи отримання, узагальнення та аналізу загальної інформації та відомостей про об'єкт контролю й нагляду (до нього, зокрема, належить екологічний моніторинг), 2) методи ініціювання інформації звітного характеру та її оцінювання (наприклад, звіту, доповіді підконтрольної посадової особи про свою діяльність, її організацію та результати), 3) методи перевірки документів, що фіксують діяльність контролюваного (ведення журналів обліку операцій з нафтою чи небезпечними/шкідливими речовинами

на судні [144]); перевірка (оцінювання) фактичних дій (готовності до них) контролюваного на предмет їхньої відповідності правовим, технічним нормам, а також нормам доцільності та ефективності (наприклад, щодо протидії та боротьби із забрудненням) [107]. Вибір конкретного методу залежить від характеру об'єкта контролю, рівня ризику та мети перевірки. У разі необхідності можуть поєднуватися декілька методів для досягнення більш повної та об'єктивної оцінки. У цілому такі методи забезпечують комплексний підхід до здійснення екологічного контролю у морських портах, поєднуючи елементи правового, організаційного та технічного характеру.

До методів реагування відносять: 1) методи застереження, попередження про можливість або неминучість порушень правових та інших норм чи про ймовірність настання інших шкідливих наслідків (публічне звернення міжнародної, національної організації до глави або уряду держави, очільника уповноваженого центрального органу виконавчої влади); 2) методи вказівки на обов'язковість усунення порушених правил і надання практичної допомоги щодо усунення виявлених порушень, вад (наприклад, рішення інспектора PSC про необхідність ремонтних робіт на судні відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545); 3) методи реалізації державного примусу щодо особи, яка грубо порушила або не виконала вимог про усунення раніше виявлених порушень та інших випадків (наприклад, заборона на вхід або вихід судна з порту [341, р. 34], арешт судна тощо); 4) методи звернення до іншого компетентного органу із клопотанням про притягнення винних до відповідальності (наприклад, направлення матеріалів перевірки до суду з метою притягнення винних до відповідальності, звернення філії ДП «АМПУ» до екологічної інспекції у випадку виявлення видимих забруднень портової акваторії з наступною процедурою притягнення винних до відповідальності тощо [107, с. 114–115].

Необхідно відзначити також, що під час реалізації адміністративної реформи та переосмислення участі держави у регулюванні суспільних процесів

усе більшого значення набувають методи переконання та стимулювання, які розглядаються як ефективні інструменти впливу поряд із традиційними примусовими механізмами. На теперішній час поступово набуває поширення тенденція до відходу від домінування владних імперативних та традиційно репресивних контрольних механізмів на користь практик «сприяючого (доброго) урядування», зокрема у формі надання роз'яснень, допомоги, забезпечення доступу до інформації, відзначення досягнень тощо, які впроваджуються у діяльність державних органів України [180, с. 36–38].

Як зазначалося вище, методи публічного адміністрування проявляються у відповідних формах, під якими розуміють той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту цієї діяльності [94, с. 308], зовнішнє оформлення діяльності суб'єкта публічної адміністрації щодо реалізації своїх функцій у межах встановленої компетенції [76, с. 44], зовнішній вираз, об'єктивацію публічного адміністрування, що дозволяє скласти іншим суб'єктам права уявлення про таку діяльність, надати юридичного значення її результатам. У формі публічного адміністрування відбуваються якісні перетворення методів та функцій публічного адміністрування, які з абстрактних приписів норм адміністративного права стають засобами виконання завдань публічної адміністрації у конкретній юридичній справі, ситуації. За її допомогою здійснюється перехід від належного до суцього, від абстрактного до конкретного, від загального до одиничного [19, с. 81].

Відзначається також, що форми публічного адміністрування є способами зовнішнього вираження (інструментами) владно-упорядковуючого впливу суб'єктів публічного адміністрування, а також способами (формами) вираження внутрішньої організації публічного адміністрування. Першими є зовнішні вияви конкретних дій, які здійснюються суб'єктами публічного адміністрування у рамках їх компетенції для реалізації поставлених перед ними завдань та функцій, другими – способи внутрішньої організації публічного адміністрування, який містить диференційовані залежно від характеру матеріальних приписів правові процедури та в деяких

випадках – позаправові процедури як науково обґрунтовані, узвичаєні або закріплені в офіційний неюридичний спосіб послідовності, що гарантують раціональність адміністрування [59, с. 367–368].

Зважаючи на предмет дисертаційного дослідження, інструменти публічного адміністрування є спрямованими саме на «зовнішнє» вираження екологічних контрольних механізмів у морських портах (на судна, суб'єктів господарювання тощо), які проявляються у контрольно-наглядових та інших спостережних за станом довкілля механізмах, схваленні правових та адміністративних актів за їх результатами тощо. Вони можуть зумовити настання правових (притягнення до відповідальності, виникнення необхідності сплати штрафів) та організаційних (збирання забруднюючих речовин і сполук, їх утилізація тощо) наслідків. У свою чергу, форми, які застосовуються під час здійснення контролю, можуть бути різними, що залежить від багатьох обставин (суб'єкта і предмета контролю, його мети, застосування засобів [106, с. 102]. В. Гаращук зазначає, що контроль в основному здійснюється у формі перевірок (обстеження і вивчення окремих напрямів фінансово-господарської діяльності, за результатами яких складається довідка або доповідна записка), ревізій (документальний контроль фінансово-господарської діяльності, за наслідками якої складається акт), проведення рейдів, оглядів, затребування звітів тощо [31, с. 197]. В. Мурза до форм контролю відносить: перевірку, інспектування, ревізію, експертизу, моніторинг, що мають свої особливості, які проявляються під час проведення різних контрольних заходів [107].

Формами (або інструментами) примусу виступають: заборона заходження судна до порту (наприклад, на підставі п. 1.3 Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 р. № 430 [139], через технічні характеристики нафтових танкерів і танкерів-хімовозів), призупинення операцій на території порту до усунення наслідків забруднення та заборона перетину забрудненої акваторії (наприклад, відповідно до

п.п. 10.1.8, 10.1.9 Обов'язкових постанов по морському порту Одеса, затверджених наказом Голови ДП «АМПУ» від 22.12.2015 р. № 266 [115]), арешт та затримання судна (ст. 41, 42, 91 КТМ України), притягнення до адміністративної відповідальності (ст. 59¹ Кодексу України про адміністративні правопорушення [74]). Крім того, забруднення портових акваторій може тягнути вжиття заходів кримінальної та цивільно-правової відповідальності (ст. 243 Кримінального кодексу України [87], ст. 1166 Цивільного кодексу [188] та ст.ст. 68, 69 Закону України від «Про охорону навколишнього середовища»). Зазначені форми є характерними для «зовнішнього» прояву публічного адміністрування природоохоронних процедур, частиною яких виступають контрольні та інші спостережні механізми у морських портах, спрямовані на недопущення, боротьбу із забрудненням, визначення підстав та притягнення до відповідальності за нього, недопущення заходження до порту субстандартних суден тощо.

Формами прояву згаданих вище спеціальних методів контрольно-наглядової діяльності є такі:

1) для методів перевірки і виявлення (спостереження): перевірки, обстеження, спостереження за об'єктом контролю з використанням технічних засобів (наприклад, систем фото-, відеофіксації або дистанційного моніторингу), узагальнення інформації та формування аналітичних документів. Їх застосування спрямоване на виявлення фактів порушення встановлених вимог, своєчасне реагування на потенційні загрози довкіллю та формування управлінських рішень для реагування;

2) для методів реагування: акти реагування – приписи, протоколи, акти обстеження, подання, клопотання, постанови про накладення стягнень або тимчасові заборони, які мають офіційний характер та зумовлюють настання юридичних наслідків. Зазначені документи мають бути оформлені у встановленому порядку та, як правило, відповідно до затвердженої форми, можуть містити вимоги щодо усунення порушень, відновлення порушених екологічних прав, а також вказівки на відповідальність за недотримання

екологічного законодавства. Вони є важливим складником забезпечення екологічної безпеки, адже дозволяють не лише зафіксувати порушення, а й здійснити необхідне втручання з метою недопущення повторної шкоди довкіллю. У контексті діяльності морських портів такі форми набувають особливої ваги, оскільки забезпечують оперативність екологічного контролю в умовах складної логістичної інфраструктури. Таким чином, методи реагування та їх форми забезпечують не лише відповідальність, але й попередження порушень у майбутньому, стабілізуючи екологічну ситуацію у припортових зонах, пристосовуючи класичні інструменти публічного адміністрування – попередження, заохочення та примус – до специфіки екологічного контролю. Вони дозволяють гнучко реагувати на ризики, враховуючи як превентивні, так і коригувальні дії. У такий спосіб формується адаптивна управлінська модель, здатна оперативно запобігати загрозам довкіллю та підвищувати ефективність державних та інших механізмів спостереження. Поєднання таких методів та форм сприяє забезпеченню сталого розвитку портової інфраструктури та усіх видів портової діяльності з урахуванням екологічного імперативу.

Внутрішні форми публічного адміністрування екологізації портової діяльності (зокрема й контрольні, наглядові та інші спостережні механізми) спрямовані на підготовку та схвалення внутрішньоорганізаційних рішень суб'єктів, залучених до портової діяльності. Прикладами таких форм можуть бути: рішення про перехід на ощадливі або альтернативні джерела енергії, моніторинг їх ефективності, робота відомчого контролю стану довкілля, визначення відповідальних посадових осіб, послідовності організаційних та інших дій, можливих строків та організації впровадження тощо. Для «внутрішнього» компонента, якого безпосередньо не пов'язано зі здійсненням контролю, а сфокусовано на організації його функціонування у державі або окремому порті чи терміналі, є характерними методи:

переконання, що уособлює вплив не через примус, а через формування внутрішньої мотивації діяти у відповідності до встановлених норм, що

втілюється у формах просвітницької та інформаційно-роз'яснювальної роботи, інформування про зміни у законодавстві, консультування про особливості його застосування, навчання та підвищення кваліфікації, складання методичних рекомендацій, збірок найбільш владних практик; та

заохочення, що стимулює бажану поведінку через інтерес або усвідомлення вигоди, має персоніфікований, на відміну від переконання, характер і передбачає преміювання та нагородження посадових осіб, податкові пільги та знижки на портові збори у зв'язку з переходом на «чисті» джерела енергії, складання рейтингів найбільш дружніх до довкілля підприємств, публічне визнання результатів екологізації та відшкодування витрат на неї, надання різноманітних пільгових умов для впровадження інновацій.

Таким чином, публічне адміністрування та здійснення екологічного контролю у морських портах України характеризуються класичними ознаками управлінської діяльності, що охоплює чотири рівні – міжнародний (глобальний та регіональний), загальнонаціональний, а також національний регіональний та локальний. Цим рівням властиві специфічні зміст, методи та форми реалізації. Локальний рівень адміністрування (у межах окремого порту) також отримує «зовнішні» та «внутрішні» прояви. Першого з них спрямовано на регулювання спостережної активності щодо суден, портової та інших пов'язаних з нею видів діяльності, другого – на організаційні механізми зменшення негативного впливу на довкілля завдяки внутрішнім політикам державних підприємств – морських торговельних портів, окремих терміналів, судновласників та судноплавних компаній тощо. Обидва рівні характеризуються наборами відповідних методів та форм реалізації, зокрема контрольних, наглядових, спостережних, аудиторських. Вони застосовуються з урахуванням характеру управлінського впливу і варіюються у залежності від необхідності та рівня імперативності нормативних приписів щодо їх здійснення. Кожен з виокремлених рівнів характеризується власною інституційною системою, складники якої під час виконання своїх функцій та реалізації повноважень взаємодіють відповідно до встановлених механізмів. Така взаємодія має

забезпечувати результативність екологічного спостереження та мати на меті досягнення Цілей сталого розвитку у рамках портової діяльності. Водночас інтеграція різних рівнів управління дозволяє адаптувати екологічні стратегії різного рівня до конкретних умов кожного порту, ураховуючи місцеві особливості.

Зважаючи на наведене, можна також сформулювати загальне та спеціальне визначення публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України. Так, за загальним визначенням, публічне адміністрування екологічного контролю у морських портах України – це багаторівнева управлінська діяльність, яка охоплює міжнародний, загальнонаціональний, регіональний та локальний рівні з власними інституційними системами, змістом, методами та формами реалізації, і спрямована на забезпечення формування організаційно-правового середовища екологічної безпеки портової та інших пов'язаних з нею видів діяльності шляхом реалізації різноманітних заходів (міжнародне співробітництво, обмін досвідом, нормотворення і правозастосування, зокрема, у формі контрольних, наглядових, моніторингових та аудиторських механізмів). Спеціальне визначення передбачає характеристику локального рівня публічного адміністрування екологічного контролю у морському порту як управлінської діяльності уповноважених суб'єктів, що отримує «зовнішній» (здійснення спостережної активності щодо суден та портової інфраструктури – переважно нагляд, контроль, притягнення до відповідальності, відшкодування збитків, меншим ступенем – моніторинг) та «внутрішній» (розроблення й впровадження політик екологічної відповідальності портів, судноплавних компаній, судновласників тощо – переважно моніторинг та аудит) прояви і здійснюється з урахуванням місцевих умов, міжнародних та національних стандартів і кращих практик урядування [17].

3.2. Інституційна модель публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України

Система органів публічного адміністрування портового екологічного контролю упродовж недавнього часу зазнавала певної модернізації відповідно до Концепції реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.05.2017 р. № 616-р (утр. чин.) [81] на виконання Угоди про асоціацію з ЄС та з метою закріплення програмних засад оновлення інституційного механізму екологічного контролю в Україні. Цим програмним документом було передбачено утворення Державної природоохоронної служби – інтегрованого державного органу природоохоронного моніторингу та нагляду (контролю), а також ліквідацію Держекоінспекції (розділ «Загальні положення»). Слід зауважити, що таке рішення критикувався у літературі з погляду доречності використання назви «служба», а не «інспекція», зокрема через невідповідність передбачених функцій новоствореного органу визначенням, закріпленим у ст. 17 Закону України від 17.03.2011 р. «Про центральні органи виконавчої влади» [26, с. 91; 162].

Згодом, у 2019 р., відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня № 750 «Деякі питання Державної природоохоронної служби України» [45] зазначені інституційні зміни було впроваджено, але через два місяці (12 жовтня) цю постанову визнано такою, що втратила чинність [146]. 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» [352].

На теперішній час національну систему органів публічного

адміністрування екологічного портового контролю становлять:

1) Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України, що діє на підставі Положення [132] та «забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема у сфері охорони навколишнього природного середовища та екологічної безпеки, державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства про раціональне використання, відтворення і охорону природних ресурсів, охорони та відтворення морських вод; затверджує правила, нормативи, норми з охорони та відтворення вод (поверхневих, підземних, морських), раціонального використання водних ресурсів, аналізу практики їх застосування; здійснює загальну координацію та організацію моніторингу вод, науково-методичне забезпечення моніторингу вод, розробляє та затверджує програму моніторингу вод та визначає екологічний стан морських вод; визначає правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення; затверджує положення про громадський контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища; забезпечує нормативне регулювання взаємодії із забезпечення дотримання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії порту, портопунктів та місць базування суден» (п.п. 1, 3). Таким чином, форми та методи публічного адміністрування, що застосовуються Міністерством економіки, довкілля та сільського господарства України у сфері контрольної діяльності та охорони прибережних морських вод від забруднення та засмічення, мають імперативний характер, є обов'язковими до виконання, їм надається форма нормативно-правових актів, яких мають дотримуватися усі учасники морської діяльності, а отже застосовуються методи переконання, стимулювання, примусу, нормативного регулювання, що отримують прояв у формі наказів, доручень (п.п. 8 та 10 Положення);

2) Держекоінспекція, відповідно до п. 4 Положення [129], «здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням ... підприємствами, установами

та організаціями незалежно від форми власності і господарювання, громадянами України, іноземцями та особами без громадянства, а також юридичними особами-нерезидентами вимог законодавства: про охорону, раціональне використання вод та відтворення водних ресурсів, зокрема щодо використання, відтворення і охорони морського середовища і природних ресурсів внутрішніх морських вод, територіального моря, виключної (морської) економічної зони України та континентального шельфу України». Держекоінспекція, серед іншого, «має право здійснювати відбір проб та інструментально-лабораторні вимірювання показників складу та властивостей викидів стаціонарних джерел забруднення атмосферного повітря, вод лляльних, баластних, зворотних, поверхневих, морських ...».

Положенням про територіальні та міжрегіональні територіальні органи Держекоінспекції, затвердженим наказом Міністерства енергетики та захисту довкілля України від 07 квітня 2020 р. № 230 [133] (далі – Положення про територіальні органи), передбачається, що розподіл функцій територіальних органів щодо морського середовища здійснюється на підставі наказу Держекоінспекції та положення щодо окремої інспекції відповідної області. Поряд з аналогічними повноваженнями, передбаченими Положенням про Держекоінспекцію, територіальні органи мають право «вимагати затримання у встановленому законом порядку будь-яких суден, кораблів та інших плавучих об'єктів, що перебувають у внутрішніх морських водах і територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, незалежно від форм власності та господарювання для з'ясування причин та обставин скидання або втрат речовин, шкідливих для водних об'єктів та водних живих ресурсів, здійснювати перевірки правильності реєстрації у суднових документах операцій з цими речовинами» (пп. 17 п. 2, п. 7).

У Положенні про територіальні органи також відзначається, що відповідна інспекція «проводить у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України перевірку дотримання вимог законодавства про радіаційну безпеку в разі виявлення органом (підрозділом)

Держприкордонслужби транспортних засобів (*крім екологічного контролю суден – курсив В.Б.*), вантажів та іншого майна з перевищенням допустимого рівня іонізуючого випромінювання та надає дозвіл або забороняє пропуск через державний кордон України транспортних засобів (*крім екологічного контролю суден – курсив В.Б.*), вантажів та іншого майна за результатами такої перевірки» (п. 13).

Повноваження щодо екологічного контролю у морських портах передбачені для державних екологічних інспекцій Південно-Західного та Південного округів. Так, відповідно до Положення про Державну екологічну інспекцію Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області), затвердженого наказом Держекоінспекції України від 20.02.2023 р. № 33 [127], «повноваження Інспекції поширюються на територію Миколаївської та Одеської областей, внутрішні морські води, територіальне море, виключну (морську) економічну зону України, континентальний шельф України та лимани» (п. 1). На неї покладено контроль (нагляд) за додержанням вимог законодавства про охорону, раціональне використання вод та відтворення водних ресурсів, зокрема щодо морського середовища і природних ресурсів внутрішніх морських вод, територіального моря, виключної (морської) економічної зони та континентального шельфу України, про охорону атмосферного повітря і дотримання вимог реєстрації у суднових документах операцій зі шкідливими речовинами та сумішами (п. 2 розділу II «Функції Інспекції»).

Формами діяльності Інспекції є перевірки (у т.ч. документальні) із застосуванням інструментально-лабораторного контролю, акти за результатами здійснення державного нагляду (контролю), обов'язкові до виконання приписи щодо усунення виявлених порушень вимог законодавства та контроль за їх виконанням, лабораторні вимірювання (випробування) (п. 3), подання про позбавлення ліцензіата права на провадження виду господарської діяльності (п. 5), звернення до суду із позовами (п. 6), вимагання затримання судна в установленому законодавством порядку (п. 7), складання протоколів про

адміністративні правопорушення та розгляд справ про адміністративні правопорушення, накладення адміністративних стягнень у випадках, передбачених законом (п. 9), пред'явлення претензій про відшкодування шкоди, збитків і втрат, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства та розрахунок їх розміру, звернення до суду з відповідними позовами (п. 10), вжиття заходів досудового врегулювання спорів, виступ позивачем та відповідачем у судах (п. 11), перевірка у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон дотримання вимог законодавства про радіаційну безпеку в разі виявлення органом (підрозділом) Держприкордонслужби транспортних засобів, вантажів та іншого майна з перевищенням допустимого рівня іонізуючого випромінювання та надає дозвіл або забороняє пропуск через державний кордон транспортних засобів, вантажів та іншого майна за результатами такої перевірки (п. 13), внесення у встановленому порядку Голові Держекоінспекції пропозиції щодо: видачі, зупинення дії чи анулювання в установленому законодавством порядку дозволів, ліцензій, сертифікатів, висновків, рішень, лімітів, квот, погоджень, свідоцтв на спеціальне використання природних ресурсів, викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, поводження з небезпечними хімічними речовинами, транскордонне переміщення об'єктів рослинного і тваринного світу (у тому числі водних біоресурсів), а також щодо встановлення нормативів допустимих рівнів шкідливого впливу на стан навколишнього природного середовища (п. 15). Методами, що використовуються, є класичні – примусу, переконання, стимулювання. Положення про Державну екологічну інспекцію Південного округу (Запорізька та Херсонська області), затверджене наказом Державної екологічної інспекції України від 20 лютого 2023 р. № 31 [128], містить подібні норми.

За результатами здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів за січень–червень 2025 року, розміщеними на порталі «ДІЯ» [168], Державною екологічною інспекцією

Південного округу (Запорізька та Херсонська області) було здійснено 331 захід контролю, у т.ч. за результатами перевірок органів місцевого самоврядування – 49, за результатами обстежень, акцій, операцій – 282. Було складено 303 протоколи, з них передано для розгляду до судів – 21, притягнуто до адміністративної відповідальності, у т.ч. за рішенням суду 295 осіб, накладених штрафів – 295 на суму 40,630 тис. грн. Кількість стягнутих штрафів – 263, сума стягнутих штрафів – 32,743 тис. грн. Передано 10 матеріалів до правоохоронних органів з ознаками кримінального правопорушення, у порядку ст. 214 Кримінального процесуального кодексу України [88] (далі – КПК України), відкрито 5 кримінальних проваджень. Загальна сума розрахованих збитків склала 32135,676 тис. грн. Було пред’явлено 30 претензій (позовів) (стягнуто – 26) на загальну суму 1361,867 тис. грн (стягнуто 8309, 782 тис. грн). Прийнято 1 рішення про тимчасову заборону (зупинення), припинення діяльності.

Державною екологічною інспекцією Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) за той самий період: здійснено 3054 заходи контролю, складено 1814 протоколів, 85 з яких передано до суду, притягнуто до адміністративної відповідальності 1772 особи, накладено 1771 штраф та 1 попередження, сума накладених штрафів склала 349,605 тис. грн, стягнуто 1624 штрафи на суму 315,486 тис. грн. Передано 53 матеріали до правоохоронних органів з ознаками кримінального правопорушення, в порядку ст. 214 КПК України, відкрито 11 кримінальних проваджень. Загальна сума розрахованих збитків склала 64087,301 тис. грн. Пред’явлено 164 претензії (позови) на суму 22535,294 тис. грн. Загальна кількість стягнутих претензій (позовів) 129 на суму 38486,518 тис. грн.

Наведені дані свідчать про досить високу інтенсивність контрольної діяльності екологічної інспекції Південно-Західного округу (у порівнянні з Державною екологічною інспекцією Південного округу та іншими територіальними і міжрегіональними територіальними органами), що забезпечує виявлення значної кількості порушень природоохоронного

законодавства, притягнення винних осіб до відповідальності та відшкодування збитків, завданих довкіллю. Крім того, на офіційних сайтах інспекцій повідомляється про здійснення моніторингу морського довкілля. Так, 3 червня 2025 року державними інспекторами проведено черговий моніторинг узбережжя Чорного моря в межах Одеської області, відібрано проби морської води для лабораторного аналізу, за результатами проведення якого слідів нафтопродуктів не виявлено [102]. Відповідний моніторинг здійснювався, серед іншого, у зв'язку з вірогідним потраплянням до прибережних вод області залишків нафтопродуктів після аварії танкерів наприкінці 2024 р. у Керченській протоці [25].

3) Контрольні повноваження філій ДП «АМПУ» передбачено, зокрема, розглянутими у попередньому розділі нормами ЗУ «Про морські порти» та Порядку взаємодії, а також обов'язковими постановами по портам. Так, Обов'язковими постановами по морському порту Одеса, затвердженими наказом Голови ДП «АМПУ» від 22.12.2015 р. № 266, деталізовано режим для недопущення забруднення акваторії, повітря та території порту (п.п. 8.4.5, 18.1.6, розділи X «Правила охорони навколишнього природного середовища» та XI «Вимоги щодо проведення фумігаційних та бункерувальних операцій»). Формами реалізації повноважень філій ДП «АМПУ» є, наприклад, призупинення усіх операцій, пов'язаних із забрудненням (п. 10.1.8), збирання, перевезення та інші операції із забруднюючими речовинами (п. 10.1.14). Відповідно до ЗУ «Про морські порти», адміністрація порту за погодженням з капітаном морського порту розробляє та затверджує план локалізації та ліквідації аварій (катастроф), запроваджує тимчасові обмеження на ввезення певних видів вантажів (ст. 12), а згідно з Порядком взаємодії – фіксує факти забруднень, інформує екологічну інспекцію, здійснює відбір проб фонових показників якості води в акваторії порту, про що складає акт встановленої форми, та забезпечує проведення їх аналізу, вживає у разі потреби заходів щодо локалізації та ліквідації наслідків забруднення акваторії порту (п. 3).

Крім того, в Адміністрації Одеського морського порту впроваджена та

функціонує система екологічного менеджменту відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO 14001:2015 «Система екологічного менеджменту – Вимоги та настанови щодо застосування», національного стандарту України ДСТУ ISO 14001:2015, а з метою підтримання екологічної ініціативи європейського портового сектору з екологізації діяльності портів, відбулося приєднання до стратегії сталого розвитку “Green Ports” та долучення до спільноти “EcoPorts”, що дозволяє здійснювати обмін досвідом між європейськими портами, підвищувати обізнаність вимог з екологічної безпеки та удосконалювати діючу систему екологічного менеджменту [51], що можна вважати формами «внутрішнього» публічного адміністрування екологізації портової діяльності, спрямованого на зміну підходів всередині порту до природоохоронної політики у відповідності до європейських стандартів та кращих практик «зеленого переходу».

Систему органів публічного адміністрування спостережних екологічних процедур у портах доповнюють суб’єкти моніторингу, якими, відповідно до Порядку функціонування державної системи моніторингу довкілля та її підсистем, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.06.2024 р. № 684 (набуває чинності через 6 місяців з дня скасування чи припинення воєнного стану), є (крім розглянутих вище) обласні та прирівняні до них державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації, на яких покладено повноваження із проведення моніторингу відповідних підсистем (моніторинг атмосферного повітря, моніторинг вод, моніторинг земель і ґрунтів, моніторинг у сфері управління відходами, моніторинг впливу фізичних факторів (температура, шум, вібрація, іонізуюче та неіонізуюче випромінювання) тощо). Ними також забезпечується координація функціонування цієї системи. Слід підтримати використаний у зазначеному Положенні підхід, з використанням якого було виокремлено рівні функціонування системи моніторингу та її підсистем (крім підсистеми моніторингу земель і ґрунтів): національний (державний), регіональний, локальний (місцевий) та об’єктовий (п. 15), і визначено

функціонал кожного із зазначених рівнів. Зокрема, «на локальному (місцевому) рівні суб'єкти системи моніторингу забезпечують електронну інформаційну взаємодію в рамках підсистем системи моніторингу з відповідними виконавчими органами міських, селищних, сільських рад з метою інформування населення про стан довкілля. На об'єктовому рівні суб'єкти системи моніторингу забезпечують інформаційну взаємодію із підприємствами, установами та організаціями, діяльність яких призводить або може призвести до погіршення стану довкілля. Такі підприємства, установи та організації проводять спостереження за станом довкілля або його складовими на території, на якій вони розташовані або якою користуються, відповідно до законодавства» (п.п. 18, 19).

На об'єктовому (портовому) рівні до кола таких суб'єктів належать керівні та уповноважені органи морських торговельних портів (що на теперішній час функціонують в організаційно-правовій формі державних підприємств) та портових терміналів, що функціонують на територіях та в акваторіях портів. Зокрема, положення Екологічної політики Державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний», затвердженої наказом ДП «МТП «Південний» від 17.07.2023 р. № 217 [53], визначають низку пріоритетних завдань для досягнення екологічних цілей. Це, зокрема, регулярна оцінка впливу усіх видів господарської діяльності на довкілля; постійне проведення комплексного моніторингу стану навколишнього природного середовища; своєчасне виявлення ключових екологічних ризиків та ефективне управління ними; зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин в атмосферу та скорочення обсягів відходів. Також передбачається впровадження заходів, спрямованих на мінімізацію негативного антропогенного впливу; надання переваги інвестиційним проектам, що є екологічно безпечнішими; підвищення рівня екологічної обізнаності та відповідальності працівників через навчання; розвиток партнерства з органами місцевої влади, громадськими організаціями та іншими зацікавленими сторонами з метою поліпшення екологічної ситуації у регіоні; інформування

персоналу, громадськості та населення щодо реалізації екологічної політики підприємства.

Зазначені заходи свідчать про те, що на підприємстві впроваджуються сучасні екологічні стандарти управління, що відповідають принципам сталого розвитку та екологізації, що підтверджується Сертифікатом відповідності системи екологічного управління 2025 року [181]. Дотримання вимог екологічної безпеки, системний підхід до моніторингу та мінімізації впливу на довкілля, відкритість у взаємодії з громадськістю та зацікавленими сторонами є свідченням реалізації принципів «доброго урядування». Такий підхід забезпечує не лише відповідальне природокористування, але й підвищує довіру до підприємства як до соціально відповідального суб'єкта господарювання та корелює з Екологічною політикою ДП «АМПУ», затвердженою наказом Підприємства від 8 травня 2020 р. № 110/10 [52].

Слід пригадати, що ще у 2019 – 2020 рр. ДП «АМПУ» у рамках програми “Ukrainian Ports are Going Green” розглядала можливість створення інноваційної системи моніторингу, яка дозволить контролювати стан акваторії портів в режимі он-лайн та нівелювати вплив людського фактору на процес виявлення забруднень. Реалізація проєктів передбачалася у портах Чорноморськ [3] та Ольвія [57]. Крім того, з метою удосконалення управлінської діяльності з охорони довкілля на підприємствах, що належать до сфери управління ДП «АМПУ», скорочення шкідливого впливу на навколишнє середовище, суворе дотримання природоохоронного законодавства, а також підвищення міжнародного іміджу морських портів України було впроваджено систему екологічного менеджменту відповідно до вимог міжнародного та національного стандартів ISO 14001:2015 [4]. Зазначені ініціативи презентують прагнення ДП «АМПУ» до упровадження сучасних технологій екологічного моніторингу та дотримання міжнародних стандартів управління портовим довкіллям, а також зміцнення екологічної відповідальності підприємства та сприяння підвищенню його авторитету на міжнародному рівні.

При цьому, як зазначається у дослідницькій літературі, державного

екологічного моніторингу наразі недостатньо для забезпечення комплексного контролю, попередження та ліквідації деструктивного впливу діяльності морських портів на довкілля. Для підтримки балансу прибережної морської екосистеми, компаніям, які здійснюють там виробничу діяльність необхідно об'єктивні дані щодо динаміки впливу діяльності морського порту на довкілля, слід обрати методику, що дозволила би виявляти тенденції і зміни як загального рівня екологічного навантаження, так і за окремими компонентами, ідентифікувати проблемні зони, що потребують невідкладного управлінського впливу. Екологічний моніторинг передбачає оперування потоками первинної та вторинної інформації, аналіз якої дозволяє приймати у подальшому обґрунтовані управлінські рішення. Якщо система збору первинної екологічної інформації в українських морських портах є відносно налагодженою та стандартизованою у рамках відомчого моніторингу, методичні підходи до отримання вторинної екологічної інформації, придатної для моделювання, аналізу та експертизи все ще залишаються недостатньо розробленими [194, с. 66], що свідчить про необхідність вдосконалення методичних підходів до обробки такої інформації. Це забезпечить можливість комплексного аналізу, виявлення проблемних зон та своєчасного ухвалення обґрунтованих управлінських рішень.

Обласні та прирівняні до них державні адміністрації (під час дії правового режиму воєнного стану в Україні – військові адміністрації). відповідно до Закону України від 25.06.1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища» беруть «участь у проведенні моніторингу стану навколишнього природного середовища, реалізують повноваження у сфері оцінки впливу на довкілля відповідно до законодавства про оцінку впливу на довкілля, видають дозволи на викиди шкідливих речовин у навколишнє природне середовище, спеціальне використання природних ресурсів відповідно до законодавства» (ст. 20⁴).

Згідно з Положенням про Департамент екології та природних ресурсів Одеської обласної державної адміністрації, затвердженим розпорядженням

голови обласної державної адміністрації 25 січня 2018 року № 78/А-2018 (у редакції розпорядження голови обласної державної адміністрації, начальника обласної військової адміністрації 15 січня 2024 року № 21/А-2024) [126], цей структурний підрозділ «забезпечує здійснення обласною державною адміністрацією повноважень з організації та проведення моніторингу атмосферного повітря для виявлення та зниження викидів забруднюючих речовин, визначення величин фонових концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі розрахунковим методом та їх установлення» (п. 5.7), «бере участь у проведенні моніторингу стану навколишнього природного середовища» (п. 5.25), «здійснює оцінку впливу на довкілля, стратегічну екологічну оцінку» (п.п. 4, 5.15). Оскільки відповідно до діючого законодавства суб'єктами державного моніторингу вод є Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України, Державне агентство водних ресурсів України, Державна служба геології та надр України та Державна служба з надзвичайних ситуацій, обласні державні адміністрації розглядаються у рамках цього підрозділу з позиції комплексного підходу до спостереження за припортовим навколишнім середовищем, зокрема станом повітря. Так, зважаючи на те, що забруднення атмосфери навколо портів «Великої Одеси» викликає занепокоєння, наприкінці 2020 р. у смт Нові Біляри Лиманського району – поряд з морським портом «Південний» та припортовим заводом – за участі голови Одеської облдержадміністрації було презентовано першу станцію відповідного моніторингу [24].

Зважаючи на передбачені діючим законодавством повноваження, обласні державні адміністрації виконують допоміжну функцію, що полягає у координації, аналітичному супроводі та організаційному забезпеченні заходів, пов'язаних з екологічним моніторингом і запобіганням забрудненню морського середовища. Відповідно до ст. 119 Конституції України, вони «забезпечують виконання Конституції та законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України, інших органів виконавчої влади», що об'єктивно охоплює сприяння реалізації державної екологічної політики, зокрема на територіях, де

розташовані морські порти (припортові зони та прибережні території). Згідно зі ст.ст. 2, 21 Закону України від 9 квітня 1999 р. «Про місцеві державні адміністрації» [154], до завдань та повноважень місцевих держадміністрацій у сфері охорони навколишнього природного середовища належить, зокрема, «розробка та подання на затвердження відповідної ради та забезпечення виконання регіональних екологічних програм, звітування перед відповідною радою про їх виконання; внесення до відповідних органів пропозиції щодо державних екологічних програм; інформування населення про екологічно небезпечні аварії та ситуації, стан довкілля, а також про заходи, що вживаються до його поліпшення; організація роботи з ліквідації наслідків екологічних аварій, залучення до цих робіт підприємства, установи, організації незалежно від форм власності та громадян».

Таким чином, обласні державні адміністрації сприяють різнорівневій взаємодії між територіальними підрозділами центральних органів виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та портовими адміністраціями. Ефективна координація є особливо важливою у випадках виявлення або підозри на забруднення морського середовища, коли необхідно забезпечити швидке реагування та обмін інформацією. На теперішній час механізми взаємодії між філіями ДП «АМПУ» та екологічними інспекціями, уповноваженими на здійснення контрольних функцій відповідно до Порядку взаємодії, та обласними державними адміністраціями не передбачені, що пов'язано, на наше переконання, з прагненням оптимізації та зменшення адміністративного навантаження і, відповідно, забезпечення простішої і швидкої схеми реагування на забруднення. Але слід відзначити, що обласні державні адміністрації мають потенціал для ефективного сприяння організації екологічного контролю та моніторингу припортових територій, розвитку портових міст, інших населених пунктів та розгортанню кращих практик інтегрованого управління приморськими регіонами у співпраці з органами місцевого самоврядування [17]. Необхідно погодитися з С. Кузнєцовим у тому, що «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 до 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» [92, с. 311].

Відповідно до ст. 19 Закону України від 25.06.1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища», виконавчими органами сільських, селищних, міських рад (органами місцевого самоврядування), «координується діяльність підприємств, установ та організацій, розташованих на території відповідно села, селища, міста, незалежно від форм власності та підпорядкування, організовується розробка місцевих екологічних програм, затверджуються за поданням обласних та прирівняних до них державних адміністрацій для підприємств, установ та організацій ліміти використання природних ресурсів, за винятком ресурсів загальнодержавного значення, ліміти скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, за винятком скидів, що призводять до забруднення природних ресурсів загальнодержавного значення або навколишнього природного середовища за межами відповідно села, селища, міста; погоджуються поточні та перспективні плани роботи підприємств, установ та організацій з питань охорони навколишнього природного середовища і використання природних ресурсів» (ст. 19).

Законом України від 21 травня 1997 р. «Про місцеве самоврядування в Україні» [153] (ст. 33) передбачені повноваження виконавчих органів місцевого самоврядування щодо «підготовки і подання на затвердження відповідних рад проєктів місцевих програм охорони довкілля, участі у підготовці таких програм загальнодержавного і регіонального рівнів; схвалення планів адаптації до зміни клімату та забезпечення здійснення моніторингу їх виконання; здійснення контролю за дотриманням природоохоронного законодавства, використанням і охороною природних

ресурсів загальнодержавного та місцевого значення; створення та забезпечення функціонування місцевих екологічних автоматизованих інформаційно-аналітичних систем доступу до екологічної інформації». На наше переконання, особливо актуальним є активізація участі органів місцевого самоврядування у взаємодії портів з населеними пунктами, у межах яких вони зазвичай розташовуються. Це стосується, серед іншого, благоустрою, реконструкції портової та припортової міської інфраструктури, розширення логістичних можливостей та виведення їх за межі населених пунктів з метою «розвантаження» міських доріг, а також відстеження впливу портової діяльності на життя місцевих громад. У таких ситуаціях саме органи місцевого самоврядування можуть виступати інструментом забезпечення балансу між економічними інтересами порту та потребами екологічної безпеки місцевого населення, запровадження принципів «доброго урядування» у роботу портової галузі та синергії зусиль з побудови безпечного та здорового довкілля населених пунктів [17].

З метою налагодження такої взаємодії у березні 2018 р. було проведено спільну нараду Асоціації міст України та Міністерства інфраструктури з питань діяльності морських портів України, під час якої відзначалася стурбованість органів місцевого самоврядування припортових населених пунктів проблемами, характерними для їхніх територій, зокрема будівництвом та ремонтом доріг, мостів, очисних споруд, інфраструктурних об'єктів, що здійснюються без участі портів – одних з найбільш зацікавлених в їх стабільному функціонуванні суб'єктів. Оскільки саме портами вчиняється значний вплив як на інфраструктуру, так й на стан міського навколишнього природного середовища. Представники органів місцевого самоврядування акцентували увагу на потребі вирішення низки ключових проблем, зокрема: відсутності законодавчо визначеного механізму участі морських портів у фінансуванні інфраструктурного розвитку портових міст; браку ефективної взаємодії між органами місцевого самоврядування та адміністраціями портів; частих змін керівництва портів, що перешкоджає стабільній роботі та

довгостроковому плануванню, а також ускладнює встановлення конструктивних зв'язків із місцевою владою; фактичного знецінення портових зборів на тлі відсутності державної фінансової підтримки портової галузі; занепаду портової інфраструктури та недостатнього використання її потенціалу для нарощування вантажопотоку; і, зрештою, браку стратегічного бачення розвитку морських портів України [121]. Окремі з наведених проблемних питань взаємодії портів з органами місцевого самоврядування підкреслено у Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, оновленій наприкінці 2020 р. [149], нормами якої передбачено, зокрема, розробку механізму їх участі у процесах планування розвитку морських портів України з можливістю входження до рад морських портів.

У наукових публікаціях цього періоду відзначалося також, що інтеграція муніципалітетів у процес управління державними морськими портами має, передусім, посилити зацікавленість місцевої влади в ефективному функціонуванні портів та забезпечити спільну відповідальність за портову інфраструктуру, частина якої знаходиться у власності міста. З фінансової точки зору, очікуваним результатом муніципалізації є перерозподіл податкових надходжень на користь місцевих бюджетів. Прийняття господарських рішень на рівні громади дозволить скоротити надмірну бюрократію. Водночас, муніципалізація відкриває можливості для більш раціонального використання портових територій, зокрема шляхом розвитку суміжних напрямів – туризму, готельно-ресторанного бізнесу та комерційної забудови [40].

У 2025 р. з метою розробки та упровадження прозорих правил користування портовими активами, удосконаленням регуляторних механізмів та створенням ефективного діалогу між державою та бізнесом було утворено Координаційну раду з питань розвитку конкурентного середовища та створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морських портах [171]. Відповідно до Положення [131], Координаційна рада має право, зокрема, «залучати до участі в роботі представників органів виконавчої влади, інших державних органів, органів місцевого самоврядування, об'єднань

громадян, підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності (за погодженням з їх керівниками), а також незалежних експертів, фахівців, зокрема іноземних (за згодою), для виконання покладених на неї функцій» (п. 5). А «під час виконання покладених завдань Координаційна рада взаємодіє з органами виконавчої влади, іншими державними органами, органами місцевого самоврядування, міжнародними організаціями, підприємствами, установами та організаціями, їх об'єднаннями, експертами, а також іншими консультативно-дорадчими органами» (п. 6). Однією з причин створення такого органу, за словами Віце-прем'єр-міністра з відновлення – Міністра розвитку громад та територій України, стала «невизначеність у розподілі повноважень між державними та місцевими органами влади, що ускладнює оформлення земель водного фонду під акваторіями портів. Відсутність чіткого механізму для отримання права на постійне користування цими територіями призводить до затримок, відмов у документах і юридичної невизначеності. Це ставить під загрозу безпеку мореплавства, заважає розвивати інфраструктуру, залучати інвестиції та ефективно управляти державними активами» [171].

Отже, участь органів місцевого самоврядування у плануванні, регулюванні та розвитку портової діяльності, зокрема її екологізації, є необхідною передумовою для досягнення балансу між економічними інтересами держави, потребами територіальних громад і вимогами екологічної безпеки. Активізація партнерства між портами та органами місцевого самоврядування може посприяти більш ефективному управлінню інфраструктурою, прозорому розподілу повноважень і залученню інвестицій у припортові території [17]. Необхідно також відзначити, що саме завдяки налагодженню співпраці між органами місцевого самоврядування та Міністерством розвитку громад та територій України упродовж 2019 – 2020 рр. вдалося нарешті визначити межі територій усіх морських портів України [7, с. 78–79] у рамках впровадження концепції управління портами

Port Landlord (розділ «Оптимізація системи управління портовою галуззю» Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року).

Таким чином, слід констатувати, що кроки зі спрощення інституційної моделі публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України у цілому презентують позитивні зрушення, що очікувано та за сумлінного ставлення і впровадження принципів «доброго урядування» у сфері захисту довкілля дозволять підвищити як конкурентоспроможність вітчизняних портів, так і імідж України як відповідальної морської держави. Важливість та затребуваність подальших кроків щодо екологізації портової діяльності та дієвості контрольних механізмів підвищується також й у зв'язку зі зростаючими ризиками для екології у морських портах України під час триваючого збройного вторгнення РФ та пов'язаних з цим ризиків для навколишнього середовища України, а спеціальний Закон України «Про державний екологічний контроль» [163], на наше переконання, може «зняти» проблеми, пов'язані з оновленням концепції державного екологічного контролю у морських портах [13, с. 54–55]. Особливо зважаючи на те, що екологічний контроль є складником піклування про довкілля – пріоритетної сфери, стан справ в якій є життєво важливим для всього суспільства, світу у цілому і які потребують серйозного підходу до відслідковування тих процесів, які в них відбуваються [28, с. 133], а правовий механізм державного регулювання екологічного контролю є одним із найважливіших у системі державного управління захистом довкілля [141, с. 87-88]. Екологічний моніторинг та контроль можна вважати цілковито органічним компонентом модернізованої комплексної системи піклування про довкілля з охопленням не лише внутрішніх кращих практик відповідального природокористування, а й таких, що мають зовнішній прояв у вигляді відповідних формальностей, оглядових протоколів та постійного спостереження (моніторингу) за станом довкілля у приморських, зокрема припортових, зонах [17].

3.3. Модернізація публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України

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 та регіональних ланцюгів постачання, порти мають бути безпечними, стійкими та інноваційними у забезпеченні стабільного руху товарів, обслуговуванні клієнтів, реалізації державної прикордонної, митної, природоохоронної політик.

Екологічні ризики для морських та річкових портів є комплексними через поширення не лише на акваторії, але й на унікальні берегові ландшафти, атмосферне повітря, акустичне та світлове середовище. Вони є також доволі різноманітними через особливості вантажів та суден, зумовлюють значне та постійне «навантаження» на довкілля у порівняно невеликих просторових межах, а негативні наслідки такого впливу можуть змінювати екосистеми регіонів та 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,

проблематика 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 [14, с. 169].

Можливості подолання шкідливого впливу портової діяльності на приморські регіони розглядаються у зарубіжних дослідженнях. Так, Т. Ноттебум, А. Палліс та Дж.-П. Родріг зазначають, що забруднення, пов'язане з портовою діяльністю та суднозаходженнями, порушує екологічний баланс природи та міського середовища. Воно негативно впливає на глобальну зміну клімату, що ще більше підвищує ризики портових операцій і актуалізує боротьбу з ними. Розвиток низьковуглецевої економіки вважається фундаментальним способом вирішення екологічних проблем, що стає мейнстрімом у діяльності найбільш відповідальних та прогресивних портів світу. У бізнес-практиці це відображається у численних «зелених» ініціативах окремих портів та скоординованих діях ширшої портової спільноти у місцевому та регіональному контекстах [315, р. xlviii].

Так, до 2020 р. 55 великими портами світу було упроваджено низку різноманітних «зелених» рішень для забезпечення відповідності глобальній кліматичній ініціативі ООН та ІМО щодо портів у межах зниження цін на судна та більшої екологічності [295]. При цьому, реалізація концепції «зеленого» порту за будь-якої організації (моделі) його адміністрування передбачає перехід до нового стилю управління, що дозволяє керуючій компанії (адміністрації, керівництву) встановити конкретні цілі, зобов'язання та відповідальність перед суспільством і навколишнім середовищем [310]. 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 [14, с. 173].

При цьому, ще до глобального поширення концепції «зелених» портів, здебільшого пов'язаної саме з декарбонізацією портової діяльності, переходом на альтернативні та екологічно чисті види палива і запровадженням заходів з мінімізації впливу на навколишнє середовище [298; 344], інтегрований підхід до природоохоронних механізмів у портах втілювався у рамках ініціатив промислової екології (Port-Industrial Ecology initiative, далі – P-IE initiatives), спрямованих на оптимізацію управління ресурсами та відходами через ущільнення взаємодії між різними зацікавленими суб'єктами на визначеній (спільній) території [222, р. 3]. Цікавим прикладом втілення таких ініціатив можуть слугувати японські порти, що впроваджували їх ще у 1990-х рр. за різних масштабів: від окремої компанії, розташованої у портовому промисловому комплексі, до портового регіону. Японією було схвалено національні програми, спрямовані на реалізацію принципів промислової екології. У цей період Японія розпочала також національну «Програму екоміст», спрямовану на розвиток концепції «нульових викидів» на 26 територіях, переважно у портових містах, для побудови суспільств, заснованих на економіці переробки ресурсів [254]. Портове місто Кавасакі є одним із найуспішніших прикладів. Проєкт розпочався в 1997 р. з конкретних синергій щодо управління відходами, відновлення енергії та води, а також значного обмеження впливу на навколишнє середовище [299].

Японія також започаткувала національну програму «Портів переробки», метою якої є розвиток суспільства, базованого на переробці, на основі мережі розподілу потоків навколо портових зон, створення логістичних баз переробки та об'єднання ресурсів, інфраструктури та технологій. Вісімнадцять портів було визначено як частину цієї програми, а Осацька затока стала найпоказовішим прикладом такого широкомасштабного підходу промислової

екології: P-IE initiatives в Осацькій затоці реалізувалися на рівні:

1) окремих фірм, наприклад, у сфері теплових обмінів, розроблених Osaka Gas Co. на терміналі ЗПГ з нафтохімічним заводом та нафтопереробним заводом [321];

2) на рівні портової зони з впровадженням програми «Порт переробки» з метою підвищення статусу порту Осака до національного центру переробки;

3) на рівні портового міста з «Програмою еко-міст»;

4) на рівні портового регіону з проєктом «Фенікс» в Осацькій затоці, що створило широку мережу збору та переробки міських, промислових та портових відходів серед 195 муніципалітетів та 4 портів з метою будівництва 4 морських місць для захоронення відходів, що сприяють розвитку портових територій [210].

Практика упровадження таких ініціатив засвідчила, що у цілому, як рушійні сили місцевого економічного розвитку, порти діють в якості важелів для впровадження політики сталого розвитку у регіональному масштабі; а як вузли у глобальній портовій мережі – можуть розвивати міжпортовий обмін побічними продуктами та спільне використання комунальних послуг [222, р. 23–24]. Екологічний контрольний складник, як «внутрішнього», так й «зовнішнього» адміністрування такої діяльності відіграє одну з провідних ролей, а його максимальна інтегрованість та оптимальна модель реалізації сприяють формуванню екологічно безпечного середовища портових зон, що може бути ураховано в Україні при триваючому оновленні системи публічного адміністрування екологічного контролю та суміжних спостережних механізмів у портовій галузі [17].

Продовжуючи процеси оновлення базисних засад управління природоохоронної сфери України, у 2024 р. Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів (на теперішній час – Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства) було ініційовано реформу державного екологічного контролю з метою наближення до європейських стандартів, а Держекоінспекція оприлюднила проєкт відповідної Стратегії [125]. Основною

новацією програмного документа стала переорієнтація традиційних контрольних механізмів на нові підходи, базовані на принципах «сприяючого» та «доброго урядування». Зокрема планувалася запровадження 1) профілактичних заходів замість покарання зі зміщенням пріоритету на запобігання екологічним порушенням, а не фіксацію уже вчинених; 2) залежності оцінювання роботи інспекторів від екологічного стану закріпленої території, а не кількості виявлених порушень; 3) зменшення зон відповідальності інспекторів (з 447 до 75,5 км²) для підвищення результативності роботи, що дозволить більш ефективно контролювати територію [18; 124]. Крім того, передбачалося впровадження цифрових сервісів стеження за екологічною ситуацією, що наразі отримало реалізацію через початок роботи офіційного інформаційного ресурсу «ЕкоЗагроза» для фото- та відеофіксації порушень екологічного законодавства та збирання доказової бази [50]. Цим інноваційним програмним продуктом сформовано зручний процес подання та обробки заяв для забезпечення підвищеної оперативності та прозорості у діяльності Держекоінспекції у відповідь на звернення громадян щодо виявлених порушень природоохоронного законодавства. Його функціонування сприятиме підвищенню ефективності інспекційної роботи, а також посиленню взаємної довіри між органами державної влади та громадянським суспільством [43].

За результатами обговорення та з метою нормативного закріплення запропонованих новацій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 червня 2025 р. № 625-р було схвалено Стратегію реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року та затверджено операційний плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Документи передбачили: «перехід від каральної до превентивної спрямованості державного екологічного контролю», його ризик-орієнтованості та «відповідності практикам Європейського Союзу (Рекомендація 2001/331/ЄС Європейського Парламенту та Ради, що

передбачає мінімальні критерії щодо екологічних інспекцій у державах-членах [169], Рекомендація Ради ОЕСР OECD/LEGAL/0494 із забезпечення дотримання екологічних вимог [330])», «створення та забезпечення функціонування центрального органу виконавчої влади як єдиного органу з інтегрованими в ньому відповідними контрольно-наглядовими функціями у сфері охорони навколишнього природного середовища, використання та охорони природних ресурсів», «цифровізацію та публічність процесів, процедур і результатів діяльності системи державного екологічного контролю» тощо (розділ «Стратегічні цілі та показники їх досягнення»). При цьому проблематика екологічного контролю у морських портах України у них не отримала необхідної деталізації, що, на наше переконання, потребує виправлення через актуальність та тривалу проблемність цієї сфери з огляду на декілька основних факторів: 1) триваюча широкомасштабна збройна агресія РФ, об'єктом якої часто стають морські порти [1]; 2) необхідність забезпечення ритмічності роботи портів у рамках альтернативного Українського морського коридору [105], 3) оновлення нормативної бази для оптимізації портового екологічного контролю з урахуванням комплексного підходу та міжнародних стандартів та 4) забезпечення сумлінного ставлення до виконання наданих повноважень та доброчесності при взаємодії уповноважених суб'єктів [100].

У рамках реформування підходів до організації державного екологічного контролю у 2024 р. було також оголошено про регіональні ініціативи, зокрема у Миколаївській та Одеській областях (Південно-Західний округ), а також у Поліському та Центральному округах, якими передбачено реалізацію пілотного проєкту з метою підвищення ефективності моніторингу стану довкілля із забезпеченням постійної присутності інспекторів у пунктах екологічного контролю, розміщених на територіях територіальних громад [108], що сприятиме налагодженню тіснішої взаємодії з органами місцевого самоврядування і громадянами та, завдяки цьому, реалізації принципів «доброго урядування».

Необхідно відзначити, що у контексті впровадження зазначених

принципів особлива увага також приділяється залученню громадськості до процесів моніторингу екологічних порушень, що узгоджується з положеннями Директиви 2004/35/ЄС про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію наслідків завданої навколишньому середовищу шкоди від 21 квітня 2004 р. [47]. Принципи «доброго урядування» передбачають прозорість, підзвітність та інклюзивність процесу ухвалення рішень та інші [201], що є ключовими умовами ефективного управління екологічною сферою. Забезпечення участі громадян сприяє підвищенню довіри до інституцій державної влади, зниженню конфліктності рішень та підвищенню легітимності екологічної політики.

Активне залучення громадянського суспільства до процесів ухвалення рішень у сфері охорони довкілля стимулює формування культури спільної відповідальності за екологічний стан середовища. На їх впровадження спрямовані норми ухваленого Верховною Радою України у першому читанні проєкту Закону України № 3091 «Про державний екологічний контроль». Зокрема, законопроєкт передбачає розширення можливостей громадян щодо повідомлення про порушення природоохоронного законодавства шляхом подання електронних звернень, а також участі у ініційованих екологічних перевірках. Підготовлений до другого читання текст законопроєкту містить положення, що відкривають нові механізми залучення інститутів громадянського суспільства до процесу формування кадрового складу органів державного екологічного контролю. Зокрема, недержавні організації отримають право долучатися до конкурсного відбору кандидатів на посади керівників зазначених органів як на національному, так і на регіональному рівнях. Така участь покликана забезпечити прозорість, справедливість та підвищення якості кадрового забезпечення. Окрім того, передбачено широкі права громадськості, зокрема щодо вільного доступу до інформації про результати перевірок, можливості подання пропозицій до планів здійснення перевірок, а також права на оскарження у судовому порядку рішень, дій чи бездіяльності органів екологічного контролю. Закріплення цих положень є

імплементациєю норм Конвенції про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля 1998 р. [78], яка зобов'язує держави забезпечувати своєчасне, адекватне й ефективне інформування громадськості на ранніх стадіях прийняття рішень, а також гарантує урахування результатів громадської участі у фінальних рішеннях. У разі порушення права на доступ до інформації або участі у прийнятті рішень будь-яка особа має право на звернення до суду [196].

Особливої актуальності набуває участь громадськості в екологічному моніторингу навколо акваторій морських і річкових портів, які є зонами підвищеного ризику забруднення. Участь місцевих громад, екологічних громадських організацій та представників бізнесу дозволяє виявляти факти скидання забруднюючих речовин, несанкціонованих викидів або порушень режимів обробки вантажів. Ураховуючи зростаючу роль водного транспорту в умовах кліматичних викликів і логістичних трансформацій, подальше посилення участі громадськості в екологічному спостереженні у портах сприятиме як збереженню довкілля, так і зміцненню демократичних засад управління. Громадський моніторинг у портах може здійснюватися шляхом використання відкритих даних, інструментів громадської науки (citizen science), фото- та відеофіксації, а також шляхом подання обґрунтованих звернень до органів державного контролю. Прикладами таких ініціатив, що можуть бути основою для впровадження та активізації розвитку взаємодії портів та місцевих громад, зокрема в екологічному напрямку, є: “GROMADA Project” (проект, спрямований на залучення громадськості до наукових досліджень з метою виявлення екологічних порушень та сприяння правовій відповідальності) [345]; “UkrBIN” (метою проекту є максимальна ефективність і доступність спостережень щороку для любителів і професійних біологів) [353]; “SaveEcoBot”, що поєднує дані про забруднення, забруднювачів та інструменти захисту довкілля [338] тощо [16, с. 330–331].

Отже, триваюча реформа державного екологічного контролю в Україні

засвідчує поступове наближення екологічного управління до європейських стандартів «доброго урядування». Основними новаціями стали цифровізація процедур, переорієнтація інспекційної діяльності на профілактику порушень та розширення участі громадськості у спостережних механізмах. Інституціоналізація громадського контролю, особливо в екологічно вразливих зонах (поряд з морськими та річковими портами) створює нові можливості для моніторингу довкілля та посилення прозорості, а запровадження механізмів співпраці з громадськістю сприяє підвищенню ефективності екологічної політики та зміцненню довіри до державних інституцій [16, с. 331].

Таким чином, оновлення концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах має охопити декілька напрямів і рівнів, отримати як «внутрішній», так й «зовнішній» прояв, сформувати комплексний (інтегрований) механізм підтримання екологічної рівноваги та безпеки з урахуванням масивів даних спостереження за екологічним станом акваторій регіону, держави, окремих прибережних, зокрема портових, зон, сприяти перетворенню портів на сучасні центри «енергетичного переходу» та інтелектуалізації виробничих процесів, що поєднують економічну ефективність, соціальну значимість і відповідальність, а також управлінську інноваційність з мінімізацією негативного впливу на довкілля. Таке оновлення отримає прояв у наступних аспектах:

правовий (удосконалення нормативних засад, що поєднує як правотворчі роботи, так й перегляд чинних норм і визначення можливостей приєднання до міжнародних угод у морській сфері, виокремлення у галузевій правовій базі проблематики прибережних регіонів та портів, розгляд можливостей запровадження екологічного страхування та стимулювання з урахуванням досвіду проходження проєкту Закону України «Про екологічне страхування» та його відкликання у липні 2025 р. [164]),

організаційно-управлінський (інституційні перетворення із забезпеченням комплексності повноважень і єдності реалізації контрольних (наглядових) та моніторингових механізмів, формування механізмів

міжінституційної відповідальної та сумлінної взаємодії між уповноваженими суб'єктами та запровадження для них системи ключових показників ефективності, ризик-орієнтований підхід до перевірок, створення координаційного центру на базі Держекоінспекції для постійного моніторингу стану морського та річкового довкілля з відповідним програмним забезпеченням для опрацювання ризиків забруднення портових акваторій та організації контролю),

технічний (запровадження постійного спостереження за станом акваторій за допомогою безпілотних систем, датчиків забруднення, використання інших інновацій Четвертої індустріальної революції для реалізації концепцій «зеленого» та «розумного» порту з інтеграцією доступу уповноважених суб'єктів до баз даних екологічної інформації, забезпечення наявності достатньої кількості сучасних портових споруд для безпечного зберігання та обробки небезпечних вантажів, що дозволить мінімізувати ризики забруднення морських акваторій).

З урахуванням спрямованості та сфер такого адміністрування, його форми та методи (інструменти) можуть бути класифіковані на такі:

попереджувальні, що мають на меті запобігання виникненню екологічних ризиків на етапах планування та підготовки до провадження діяльності: правова, технічна, екологічна експертиза та оцінка проєктів будівництва та реконструкції портових споруд, у т.ч. приймальних для небезпечних вантажів та відходів як з судна, так й власних (портових, термінальних тощо) засобів з формуванням відповідних актів, планів, проєктів рішень; розробка, схвалення і впровадження портових екологічних кодексів та стандартів «зеленого» управління (на теперішній час їх втілено у нормах екологічної політики морських портів та ДП «АМПУ»); екологічне страхування ризиків забруднення акваторій та стимулювання реалізації природоохоронних та відновлювальних ініціатив зі створенням фондів, визначенням процедур їх наповнення та отримання коштів, впровадження пілг, відшкодувань та інших засобів заохочення реалізації екологічних

ініціатив для учасників портової діяльності;

контрольні (наглядові, аудиторські), спрямовані на забезпечення дотримання встановлених екологічних вимог і стандартів: проведення планових та позапланових перевірок на основі системи управління ризиками, широке впровадження екологічного аудиту; продовження сертифікації портів на відповідність міжнародними екологічним стандартам; контроль за дотриманням вимог щодо обробки та зберігання небезпечних вантажів, що втілюється у формі перевірок, складання актів та протоколів здійснення контрольних заходів;

спостережні (моніторингові), що дають змогу здійснення безперервного збирання та аналізу екологічної інформації для прийняття рішень: постійне екологічне спостереження з використанням безпілотних літальних апаратів, датчиків забруднення та супутникового моніторингу з можливістю формування звітів за обраними часовими рамками (обрані години, дні, тижні, місяці, роки); створення єдиного цифрового реєстру даних про стан морських та припортових акваторій з відкритим доступом для уповноважених органів з можливістю створення аналітичних звітів для урахування у системі управління ризиками; формування та регулярна публікація екологічних звітів портів та терміналів;

відновлювальні, спрямовані на усунення наслідків забруднення та відновлення екосистем: оперативне реагування на випадки забруднення відповідно до екологічних аварійних планів з виїздом на місце, збиранням проб та зразків забруднень, санація та рекультивація забруднених ділянок акваторій і берегових зон, залучення коштів екологічних фондів та відшкодувань для відновлення екосистем, реалізація програм «енергетичного переходу» та декарбонізації портової діяльності з урахуванням думки місцевих громад і результатів громадського екологічного контролю [17].

Отже, оновлення концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України має базуватися на комплексному, багаторівневому та інтегрованому підході, який охоплює правові,

організаційно-управлінські та технологічні складники. Для реалізації такої концепції необхідна гармонізація національного законодавства з міжнародними зобов'язаннями, оптимізація інституційної взаємодії, впровадження сучасних моніторингових і контрольних технологій, а також створення системи стимулів, що сприятимуть екологічно відповідальній діяльності. Запропонована модель передбачає застосування превентивних, контрольних, спостережних і відновлювальних механізмів, які разом забезпечать мінімізацію екологічних ризиків, підвищення безпеки портових акваторій та сприятимуть трансформації морських портів у інноваційні центри сталого розвитку, інтегровані у глобальні та регіональні «зелені» логістичні мережі [17].

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, яке полягає у формулюванні науково обґрунтованих висновків щодо оновлення публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах.

У Висновках викладено найбільш важливі результати та підсумки роботи, яких було отримано під час дослідження.

1. Діючі системи екологічного моніторингу та контролю у морських портах є результатом тривалої еволюції, що поєднує історичні підходи до регулювання та сучасні принципи сталого розвитку. В їх становленні запропоновано виокремлювати первинний, індустріальний та сучасний етапи, що характеризуються особливостями цілей та наявними можливостями підтримання екологічної рівноваги.

2. Публічне адміністрування у сфері природоохоронних портових процедур слід розглядати як діяльність уповноважених владних суб'єктів, спрямовану на формування, реалізацію, моніторинг і контроль за дотриманням екологічних стандартів та правил на території та в акваторії морських портів. Його компонентами є комплекс організаційних, правових, економічних та інформаційно-аналітичних інструментів для запобігання та протидії забрудненню акваторій, повітря, ґрунтів, акустичного та світлового середовища, забезпечення їх ощадливого використання, а також дотримання міжнародних та національних стандартів екологічної безпеки. Воно передбачає координацію дій між державними органами, органами місцевого самоврядування, адміністраціями портів та суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність у морських портах, а також наддержавних інституцій та уповноважених суб'єктів з метою досягнення балансу між економічною доцільністю та екологічною відповідальністю у рамках стратегії сталого розвитку.

3. Під портовою діяльністю запропоновано розуміти комплекс організаційних, управлінських та виробничо-господарських активностей, що здійснюється у морських портах з метою забезпечення ефективного функціонування портової інфраструктури, торговельного мореплавства і охорони довкілля. Під час її здійснення реалізуються, поряд з іншими, природоохоронні функції (повноваження) владних суб'єктів, спрямовані на запобігання забрудненню морського середовища, ґрунтів, повітря, акустичного та світлового середовища, контроль за викидами та скидами, управління відходами та дотримання природоохоронного законодавства усіма суб'єктами, які діють у межах морських портів.

4. На підставі опрацювання сучасних наукових підходів до екологізації портової діяльності встановлено, що вона охоплює два напрями: 1) «внутрішній», що передбачає убезпечення довкілля від власних механізмів та робіт за основним напрямом діяльності портів, енергозабезпечення устаткування, зменшення викидів у повітря та скидів до акваторій; він втілюється у концепції «зелених» та «енергоефективних» портів та через постійний моніторинг стану довкілля як на території та акваторії портів, так й у портовому регіоні у цілому; 2) «зовнішній», спрямований на суб'єктів, зацікавлених у роботі портової системи (судна, екіпажі, експедитори, вантажовідправники тощо), які мають виконувати встановлені законодавством екологічні вимоги під час перебування у портах; його втілено у стандартах обслуговування суден та через реалізацію контролю за дотриманням природоохоронного режиму у портах.

5. Основними рисами комплексу міжнародних угод глобального характеру, спрямованих на запобігання та боротьбу із забрудненням морських портових акваторій і атмосферного повітря різноманітними шкідливими речовинами та сполуками, а також на запровадження і регулювання механізмів відшкодування завданої шкоди, є: 1) спрямованість на судна, судновласників та, як наслідок, держави прапора; 2) встановлення стандартів обладнання портів приймальними спорудами та зобов'язання здійснювати контроль за

наявністю необхідної документації у рамках процедур державного портового контролю, що є зобов'язанням держав порту; 3) норми загального характеру передбачені також для прибережних держав з метою забезпечення комплексного екологічного захисту навколишнього середовища.

6. Цілі добровільних ініціатив у сфері зменшення тиску морських перевезень та портової діяльності на довкілля корелюють одна з одною і передбачають подальшу цифровізацію, автоматизацію та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, формуючи галузевий підхід бачення подальшої екологізації. Вони є організаційними та координаційними механізмами, базуються і спрямовані на реалізацію провідних міжнародних угод у сфері протидії забрудненню моря і формування кращих практик реалізації міжнародних стандартів.

7. Комплексний підхід, що забезпечується дією обов'язкових міжнародних угод та рекомендаційних політик галузевих «зелених» ініціатив, забезпечує послідовне впровадження заходів із декарбонізації, сталого розвитку та мінімізації впливу на довкілля на усіх етапах морської та портової діяльності, формує стан відповідального ставлення до навколишнього середовища та забезпечує поширення «зеленої» політики. Роль держав, уповноважених органів, портів і судновласників полягає не лише у виконанні встановлених норм, а й у формуванні екологічно відповідальної культури та добровільного підвищення екологічних стандартів.

8. У системі європейських природоохоронних угод відсутній інтегрований акт, що врегулював би питання екологічного контролю у морських портах. Компонентами механізму піклування про морське довкілля тут визнано контроль держави порту та розвиток приймальної портової інфраструктури. Існуючі домовленості зобов'язують держави впроваджувати національні механізми моніторингу, управління та регіонального співробітництва з метою мінімізації впливу шкідливих речовин на морське середовище, а забезпечення доступу громадськості до результатів моніторингу свідчить про реалізацію принципів «доброго урядування» і спрямованість на

урахування думки місцевих (прибережних) громад, які є найбільш вразливими до наслідків забруднень.

9. Організаційні підходи до боротьби із забрудненням морських та річкових акваторій у різних регіонах Європи демонструють спільну орієнтацію на запобігання аваріям і швидке реагування, а також координацію між національними органами влади. Їхня дія охоплює різні категорії водних (морських та річкових) просторів у межах регіонів, у т.ч. й портові акваторії як частини внутрішніх вод держав. Порти визнаються ключовими вузлами для організації збору відходів, технічної готовності та моніторингу стану і збереження довкілля. Водночас, строки реалізації передбачених заходів свідчать про їх відтермінованість, а фрагментарні згадки про портові екологічні процедури вказують на необхідність більш комплексного підходу до інтеграції портів у регіональні системи екологічної безпеки та охоплення відповідними планами також й цього компонента забезпечення екологічної безпеки.

10. Регіональне європейське співробітництво у сфері публічного адміністрування екологізації портової діяльності спрямовано на координацію заходів, обмін досвідом та кращими практиками роботи, формування гармонізованого правового базису та уніфікованих управлінських інструментів, що допомагають покращувати якість екосистем у прибережних зонах, піклуватися про здоров'я населення. За переважно горизонтального характеру такої співпраці, вона також має «вихід» на вертикальні комунікації, зокрема з ІМО, з метою пропонування апробованих і реалізованих ініціатив, а також доповнення глобальних зусиль у сфері «зеленого зростання», підвищення екологічної безпеки і сталого розвитку.

11. Програмні документи довгострокового планування розвитку морської галузі і портової діяльності в Україні, а також реформування контрольних та наглядових функцій держави в екологічній сфері засвідчили значну увагу необхідності дотримання «екологічного імперативу» та поступовій модернізації інституційного механізму їх здійснення з метою забезпечення

імплементатії регіональних і міжнародних стандартів та кращих практик урядування. При цьому, розпорошеність норм про екологічний контроль та моніторинг у значній кількості документів навряд чи сприятиме формуванню якісної нормативної бази такої діяльності, а відсутність уваги до взаємодії портів та портових міст зумовлює необхідність системного перегляду підходів до управління припортовими територіями та акваторіями.

12. Морську доктрину України на період до 2035 року (підрозділ «Екологічні аспекти розвитку приморських регіонів») пропонується доповнити нормами про припортові зони і портові міста, організацію їхньої взаємодії, зважаючи на значний вплив на них портової та пов'язаних з нею видів логістичної діяльності. А у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року та Морській природоохоронній стратегії України конкретизувати їх через закріплення положень про спеціальний режим природоохоронних, контрольних та моніторингових заходів на таких територіях.

13. Діючий в Україні правовий базис протидії шкідливому впливу на довкілля портових зон розподілено на два напрямки: недопущення забруднення з суден та недопущення забруднення від діяльності порту, яка охоплює обробку суден, але не обмежується нею. Для кожного з них передбачено відповідне інституційне забезпечення, що у сукупності формує єдиний природоохоронний механізм у портах, який об'єктивно не може обмежуватися лише екологічним контролем суден, а створює багатовекторну систему протидії різним видам забруднення. Функціонування такої системи забезпечується завдяки низці правових режимів, установлених законодавством у галузі охорони довкілля. Порти при цьому є суб'єктами, діяльність яких унормована, серед іншого, також природоохоронним законодавством, і вони зобов'язані запроваджувати заходи з мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище та забезпечувати дотримання встановлених стандартів екологічної безпеки.

14. Концепції екологічних («зелених») та інтелектуальних («сма́рт»,

«розумних») 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 стану з низкою безпрецедентних безпекових, інфраструктурних та інших ризиків для стабільного функціонування водних ланцюгів постачання.

15. Прийняття спеціального Закону України «Про державний екологічний контроль» з виокремленням у ньому окремого розділу, присвяченого екологічному контролю у морських портах, стане втіленням раціонального підходу до регулювання такого важливого для морської держави виду контрольної діяльності та засвідчить реальне піклування про стан морського довкілля. У ньому мають бути також ураховані напрямки здійснення екологічного портового контролю і моніторингу, а також джерела забруднення і погіршення екологічного стану портових (приморських) регіонів. Відповідним розділом також має бути доповнено Стратегію реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року.

16. Інструменти публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України за функціонально-цільовою ознакою можуть бути класифіковані на «зовнішні» (контрольні та інші спостережні механізми щодо суден, портів та терміналів) та «внутрішні», ініційовані судновласниками, портами і терміналами для зменшення забруднення довкілля і моніторингу власної діяльності (упровадження ощадливих технологій, альтернативних джерел енергії та інших компонентів концепцій «зелених» та «смарт» портів).

17. Обстеження портової акваторії посадовою особою екологічної інспекції або перевірки (огляду) судна відповідно до Порядку взаємодії ДП «АМПУ» та Держекоінспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії

морського порту та Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства є специфічним контрольним заходом адміністративного примусового характеру, що здійснюється після виявлення ознак забруднення (видимих слідів забруднюючих речовин), має на меті фіксацію обставин, визначення характеру й обсягу забруднення, і проводяться у взаємодії з філією ДП «АМПУ».

18. Екологічні нагляд, контроль, моніторинг і аудит у сукупності формують взаємопов'язаний комплекс природоохоронних механізмів, метою якого є поліпшення стану довкілля, гарантування екологічної безпеки та підтримання сталості у сфері охорони навколишнього природного середовища. Вони застосовуються як при «зовнішньому», так й при «внутрішньому» прояві публічного адміністрування природоохоронних контрольних процедур, а у перспективі дозволять розбудувати цілісну, інтегровану модель публічного управління у сфері охорони довкілля, орієнтовану на запобігання екологічним загрозам у морських портах.

19. Публічне адміністрування та здійснення екологічного контролю у морських портах України характеризуються класичними ознаками управлінської діяльності, що охоплює чотири рівні – міжнародний, загальнонаціональний, а також національні регіональний та локальний. Цим рівням властиві специфічні зміст, методи та форми реалізації. Локальний рівень адміністрування також отримує «зовнішні» та «внутрішні» прояви. Першого з них спрямовано на регулювання спостережної активності щодо суден, портової та інших пов'язаних з нею видів діяльності, другого – на організаційні механізми зменшення негативного впливу на довкілля завдяки внутрішнім політикам державних підприємств – морських торговельних портів, окремих терміналів, судновласників та судноплавних компаній тощо. Обидва рівні характеризуються наборами відповідних методів та форм реалізації, зокрема контрольних, наглядових, спостережних, аудиторських. Вони застосовуються з урахуванням характеру управлінського впливу і варіюються у залежності від необхідності та рівня імперативності нормативних

приписів щодо їх здійснення. Кожен з виокремлених рівнів характеризується власною інституційною системою, складники якої під час виконання своїх функцій та реалізації повноважень взаємодіють відповідно до встановлених механізмів.

20. Під публічним адмініструванням екологічного контролю у морських портах України у загальному значенні слід розуміти багаторівневу управлінську діяльність, яка охоплює міжнародний, загальнонаціональний, регіональний та локальний рівні з власними інституційними системами, змістом, методами та формами реалізації, і спрямовану на забезпечення формування організаційно-правового середовища екологічної безпеки портової та інших пов'язаних з нею видів діяльності шляхом реалізації різноманітних заходів (міжнародне співробітництво, обмін досвідом, нормотворення і правозастосування, зокрема, у формі контрольних, наглядових, моніторингових та аудиторських механізмів).

У спеціальному значенні публічне адміністрування екологічного контролю у морському порту – це управлінська діяльність уповноважених суб'єктів, що отримує «зовнішній» (здійснення спостережної активності щодо суден та портової інфраструктури – переважно нагляд, контроль, притягнення до відповідальності, відшкодування збитків, меншим ступенем – моніторинг) та «внутрішній» (розроблення й впровадження політик екологічної відповідальності портів, судноплавних компаній, судновласників тощо – переважно моніторинг та аудит) прояви та здійснюється з урахуванням місцевих умов, міжнародних та національних стандартів і кращих практик урядування.

21. Інституційну систему публічного адміністрування екологічного портового контролю складають Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України, Держекоінспекція, ДП «АМПУ та їх територіальні підрозділи, а також керівні та уповноважені органи морських торговельних портів. Обласні (військові) державні адміністрації та органи місцевого самоврядування не є класичними суб'єктами публічного адміністрування

контрольних та спостережних механізмів у морських портах, але мають потенціал для ефективного сприяння організації екологічного контролю та моніторингу припортових територій, розвитку портових міст, інших населених пунктів, ефективнішому управлінню інфраструктурою, прозорому розподілу повноважень, залученню інвестицій у припортові території та розгортанню кращих практик інтегрованого управління приморськими регіонами.

22. Реформа державного екологічного контролю в Україні засвідчує поступове наближення екологічного управління до європейських стандартів «доброго урядування». Основними новаціями стали цифровізація процедур, переорієнтація інспекційної діяльності на профілактику порушень та розширення участі громадськості у спостережних механізмах. Інституціоналізація громадського контролю, особливо в екологічно вразливих зонах (поряд з морськими та річковими портами) створює нові можливості для моніторингу довкілля та посилення прозорості, а запровадження механізмів співпраці з громадськістю сприяє підвищенню ефективності екологічної політики та зміцненню довіри до державних інституцій.

23. Оновлення концепції публічного адміністрування екологічного контролю у морських портах України базується на комплексному, багаторівневому та інтегрованому підході, який охоплює правові, організаційно-управлінські та технологічні складники. Для реалізації такої концепції необхідна гармонізація національного законодавства з міжнародними зобов'язаннями, оптимізація інституційної взаємодії, впровадження сучасних моніторингових і контрольних технологій, а також створення системи стимулів, що сприятимуть екологічно відповідальній діяльності. Запропонована модель передбачає застосування превентивних, контрольних, спостережних і відновлювальних механізмів, які забезпечать мінімізацію екологічних ризиків, підвищення безпеки портових акваторій та сприятимуть трансформації морських портів у інноваційні центри сталого розвитку, інтегровані у глобальні та регіональні «зелені» логістичні мережі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абакумова Ю. Андрій Кашуба, заступник міністра розвитку громад та територій України: Першочергові потреби на відновлення морської галузі оцінюються щонайменше у 550 млн євро. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/4008189-andrij-kasuba-zastupnik-ministra-rozvitku-gromad-ta-teritorij-ukraini.html> (дата звернення: 09.08.2025 р.).
2. Адміністративне право України: підручник / за заг. ред. С. В. Ківалова. Одеса: Юрид. л-ра, 2003. 896 с.
3. Адміністрація морських портів України започаткує інноваційну систему моніторингу забруднень акваторії портів. URL: <https://ecolog-ua.com/news/administraciya-morskyh-portiv-ukrayiny-zapochatkuye-innovaciynu-systemu-monitoryngu-zabrudnen> (дата звернення: 06.08.2025 р.).
4. АМПУ впроваджує систему екологічного менеджменту в портах. URL: <https://surl.lu/shvwjg> (дата звернення: 06.08.2025 р.).
5. Англо-український словник. Cambridge Dictionary. URL: <https://surl.li/suofsy> (дата звернення: 21.07.2025 р.)
6. Андрійко О.Ф. Державний контроль в Україні: організаційно-правові засади. Київ: Наукова думка, 2004. 304 с.
7. Андрущенко С.В. Правовий режим морського порту: дис. ... докт. філос. 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. 204 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/15930> (дата звернення: 14.06.2025 р.).
8. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.)*. 2021. С. 10–13.
9. Антонюк У.В. Державний контроль і нагляд щодо забезпечення екологічної безпеки у процесі діяльності залізничного транспорту. *Університетські наукові записки*. 2007. № 4. С. 270–275.

URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2007_4_42 (дата звернення: 20.07.2025 р.).

10. Бабін Б.В. Екологічний імператив у морській діяльності: окремі аспекти публічного адміністрування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 532–535. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/134>.

11. Барановська В.Ф. Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис. *Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Одеса, 6–7 берез. 2025 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса, 2025. С. 123–127. <https://doi.org/10.32837/11300.29245>.

12. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: програмне правове регулювання. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2024. № 3. С. 7–13. <https://doi.org/10.32782/cuj-2024-3-1>.

13. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: тенденції у публічному адмініструванні. *Глобальний світ і Україна: сучасні виклики та пошук відповідей*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 лип. 2024 р.) / редкол.: Требін М.П. (голова), Панфілов О.Ю., Прудников В.А. та ін.; Аналіт. центр сучас. гуманітаристики; Харків. асоц. політологів. Харків: Право, 2024. С. 53–55. URL: <https://acmhs.in.ua/conferences> (дата звернення: 31.08.2025 р.).

14. Барановська В.Ф. Модернізація екологічного контролю у морських портах України: правовий базис та організаційні зусилля. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2024. Вип. 74. С. 169–177. <https://doi.org/10.32782/app.v74.2024.21>.

15. Барановська В.Ф. Регіональні екологічні ініціативи в адмініструванні портової діяльності. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез VIII Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті д.ю.н., проф., академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л.П. Юзькова (м. Хмельницький, 16 трав. 2025 р.). Хмельницький: Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2025.

С. 19–21. URL: https://univer.km.ua/sites/default/files/Наукова%20діяльність/Збірник%20Публічна%20влада%2016.05.2025_0.pdf (дата звернення: 31.08.2025 р.).

16. Барановська В.Ф. Реформування підходів до екологічного контролю в Україні. *Європейські орієнтири розвитку України: нові виміри у воєнний час: у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (Одеса, 16 трав. 2025 р.)* / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Фенікс, 2025. Т. 1. С. 329–332. <https://doi.org/10.32837/11300.29966>.

17. Барановська В.Ф. Теоретико-прикладна модель модернізації публічного адміністрування портових природоохоронних процедур. *Український політико-правовий дискурс*. 2025. № 16. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17463053>.

18. Белоусова К. В ДЕІ розпочали обговорення проекту Стратегії реформування екоконтролю. URL: <https://surl.li/nhpsey> (дата звернення: 10.06.2025 р.).

19. Біла В.Р. Форма та зміст публічного адміністрування. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія: Юридичні науки. 2018. Т. 29(68). № 4. С. 79–83. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_law_2018_29%2868%29_4_15 (дата звернення: 18.07.2025 р.).

20. Білоус О. Міжнародно-правове регулювання запобігання забруднення морського середовища нафтою і нафтопродуктами із суден. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. 2004. Вип. 22. С. 500–504. URL: <http://www.apdp.in.ua/v22/94.pdf> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

21. Бінько І. Публічне управління і публічне адміністрування: співвідношення понять. *Вісник АПСВТ*. 2020. № 3–4. С. 41–47. URL: https://www.socosvita.kiev.ua/sites/default/files/Visnyk_3-4_2020-41-47.pdf (дата звернення: 15.08.2025 р.).

22. Бугайчук К.Л. Публічне адміністрування: теоретичні засади та підходи до визначення. *Право і безпека*. 2017. №3(66). С. 38–44.

URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c5dc488b-0fd6-4544-b4fc-183eb05982db/content> (дата звернення: 03.06.2025 р.).

23. Булейко А.А. Екологічний контроль при переміщенні товарів та предметів через кордон України. *Вісник Академії митної служби України*. Серія: *Технічні науки*. 2009. № 1. С. 119–122. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2009_1_21 (дата звернення: 08.08.2025 р.).

24. В Одесі хочуть розмістити поряд з портами станції моніторингу забруднення повітря. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3121388-v-odesi-hocut-rozmistiti-porad-z-portami-stancii-monitoringu-zabrudnenna-povitra.html> (дата звернення: 06.08.2025 р.).

25. Витік нафти з двох російських танкерів спричинив екологічну катастрофу біля Криму та Краснодарського краю. URL: <https://surl.li/adziug> (дата звернення: 08.08.2025 р.).

26. Власенко Ю. Реформування системи державного екологічного контролю як напрям реалізації екологічної політики України. *Екологічне право України*. 2016. № 1-2. С. 90–92. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eklprukr_2016_1-2_24 (дата звернення: 11.06.2025 р.).

27. Водний кодекс України, 1995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр#Text> (дата звернення: 11.12.2025 р.).

28. Гаращук В.М. Екологічний контроль як чинник екологічної безпеки суспільства. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*: зб. наук. праць. 2002. Вип. 3. С. 133–140.

29. Гаращук В.М. Контроль та нагляд у державному управлінні: навч. посіб. Харків: б.в., 1999. 53 с.

30. Гаращук В.М. Система контролюючих органів та їх повноваження: загальний огляд та їх повноваження: загальний огляд. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2003. Вип. 5. С. 67–74.

31. Гаращук В.М. Теоретико-правові проблеми контролю та нагляду у державному управлінні: дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Національна

юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2003. 412 с.

32. Гетьман А.П. Еколого-процесуальна правова теорія: проблеми становлення і розвитку: дис... д-ра юрид. наук: 12.00.06. Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 1995. 332 с.

33. Гетьман А.П. Організаційно-правовий механізм охорони навколишнього природного середовища. *Проблеми законності*. 2014. Вип. 125. С. 119-128. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2014_125_17 (дата звернення: 12.07.2024 р.).

34. Гетьман А.П. Процесуальний порядок здійснення екологічного контролю. *Екологічний контроль: питання теорії і практики*. Київ, Ін-т держави права імені В.М. Корецького Національної академії наук України 1999. С. 17–31. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/10311/1/Getman_17-31.pdf (дата звернення: 12.07.2024 р.).

35. Гетьман А.П., Здоровко Л.М. Регіональний екологічний контроль: теорія правового регулювання: монографія. Київ: Ін-т законодавчих передбачень і правової експертизи, 2004. 216 с.

36. Гетьман А.П., Костицький В.В. Екологічні права людини в національній міжнародній правовій доктрині. *Проблеми законності*. 2013. Вип. 124. С. 68–80. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2013_124_9 (дата звернення: 12.07.2024 р.).

37. Гетьман А.П., Лозо В.І. Деякі аспекти правового регулювання переходу від технократичної до екологічної парадигми цивілізації. *Проблеми законності*. 2012. № 119. С. 74–87. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2012_119_10 (дата звернення: 12.07.2024 р.).

38. Головач Г.О. Алгоритми м'якого права та їх роль у формуванні правопорядку сучасної держави. *Приватне та публічне право*. 2021. № 1. С. 82–87. <https://doi.org/10.32845/2663-5666.2021.1.14>.

39. Головкін О., Дюжилова Н., Беляков М. Адаптація національного законодавства до міжнародних екологічних стандартів. *Вісник Національної академії прокуратури України*. 2017. № 2. С. 48–55. URL:

http://www.visnyknapu.gp.gov.ua/files/issues-2017/Visnyk-NAPU_2_2017.pdf

(дата звернення: 22.07.2024 р.).

40. Горбаченко С.А. Перспективи залучення муніципалітетів до управління об'єктами портового господарства в Україні. *Ефективна економіка*. 2018. № № 2. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6123> (дата звернення: 07.08.2025 р.).

41. Даців С.Я. До питання генезису екологічної держави в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2025. Вип. 87. Ч. 1. С. 152–166. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.87.1.22>.

42. Денисова А.В. Співвідношення контролю і нагляду. *Адміністративне право і процес*. 2013. № 2(4). URL: <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/2-4-2013> (дата звернення: 20.07.2025 р.).

43. Державна екологічна інспекція України презентувала нові підходи до екологічного контролю на міжнародному рівні. URL: <https://surl.li/ngpyiq> (дата звернення: 10.06.2025 р.).

44. Держекоінспекція підписала Меморандум про співробітництво з Адміністрацією морських портів України. URL: <https://dei.gov.ua/post/1718> (дата звернення: 11.07.2025 р.).

45. Деякі питання Державної природоохоронної служби України: постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.2019 № 750. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/750-2019-п#Text> (утр. чин.) (дата звернення: 11.06.2025 р.).

46. Деякі питання Міністерства економіки, довкілля та сільського господарства: постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2025 № 903. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2025-п#Text> (дата звернення: 28.12.2025 р.).

47. Директива про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію наслідків завданої навколишньому середовищу шкоди. 2004/35/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_965#Text (дата звернення: 11.06.2025 р.).

48. Директива про портове приймальне обладнання для здавання відходів із суден, про внесення змін до Директиви 2010/65/ЄС та про скасування Директиви 2000/59/ЄС. 2019/883. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_015-19#Text (дата звернення: 11.06.2025 р.).

49. Директива про промислові викиди (інтегрований підхід до запобігання забрудненню та його контролю) (нова редакція). 2010/75/ЄС. URL: <https://surl.li/zuretp> (дата звернення: 14.06.2025 р.).

50. ЕкоЗагроза. URL: <https://ecozagroza.gov.ua> (дата звернення: 10.06.2025 р.).

51. Екологічна безпека. URL: <https://odesa.uspa.gov.ua/environmental-safety/> (дата звернення: 21.07.2025 р.).

52. Екологічна політика Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», затверджена наказом ДП «Адміністрація морських портів України» від 8 травня 2020 № 110/10. URL: <https://uspa-reni.com.ua/wp-content/uploads/2020/02/ecopolicy.pdf> (дата звернення: 07.08.2025 р.).

53. Екологічна політика Державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний», затверджена наказом ДП «МТП «Південний» від 17 липня 2023 № 217. URL: <https://www.port-yuzhny.com.ua/doc/Екополітика%202023.pdf> (дата звернення: 06.08.2025 р.).

54. Екологічне право України: підручник / за ред. А.П. Гетьмана та М.В. Шульги. Харків: Право, 2005. 384 с. URL: https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI/1_DISK/Ekolog_pravo.pdf (дата звернення: 21.07.2025 р.).

55. Єндрюшка Є., Алексєєва Є., Скрильніков Д. Оцінка впливу на довкілля та участь громадськості: аналітичний порівняльний огляд європейського й українського законодавства та рекомендації щодо впровадження європейських стандартів в Україні. Львів: ЕПЛ, 2013. 96 с. URL: <http://www.irf.ua/files/ukr/programs/euro/eu-2013-10-21.pdf> (дата звернення: 12.07.2025 р.).

56. Єременко К.С. Адміністративно-правові основи стимулювання використання альтернативних джерел енергії у морській галузі: дис...доктора філос. 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2023. 201 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/26747> (дата звернення: 15.06.2025 р.).

57. За акваторією порту «Ольвія» стежитимуть за допомогою дрону. URL: <https://agropolit.com/news/18338-za-akvatoriyeyu-portu-olviya-stejitimut-za-dopomogoyu-dronu> (дата звернення: 06.08.2025 р.).

58. Загальне адміністративне право: підручник / за заг. ред. Р.С. Мельника. Вид. друге. Одеса: Видав. дім. «Гельветика», 2023. 690 с.

59. Загальне адміністративне право України: підручник / за заг. ред.: акад. С. Ківалова і проф. Л. Білої-Тіунової; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». Одеса: Фенікс, 2023. 792 с.

60. Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів, затверджена Законом України від 22 березня 2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2333-14#Text> (дата звернення: 12.12.2025 р.).

61. Заїка А. Контроль по-екологічному. *Юридична газета online*. 2024. 1 квітня. URL: <https://surl.li/txvyho> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

62. Заява Міжнародної комісії із захисту ріки Дунай (МКЗД) щодо ситуації навколо українських портів на Нижньому Дунаї. URL: <https://surl.li/anybnz> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

63. Зіборєва О.Б. Поняття та ознаки публічного адміністрування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: *Право*. 2021. Вип. 64. С. 220–223. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.64.40>.

64. Зміни, що вносяться до правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/492-2015-п#Text> (дата звернення: 09.07.2024).

65. Іванова К. Кабмін затвердив новий порядок екологічних перевірок у портах. URL: <https://surl.li/wzafhc> (дата звернення: 22.07.2024 р.).

66. Інструкція про вимоги до оформлення документів, в яких обґрунтовуються обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами, затверджена наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 27.06.2023 № 448. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1475-23/ed20230627#n34> (дата звернення: 18.12.2025 р.).

67. Калінський Є.О., Тіхосова Г.А., Клевцов К.М. Шляхи удосконалення порядку митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах України. *Товарознавчий вісник*. 2021. Вип. 14. С. 205–214. <https://doi.org/10.36910/6775-2310-5283-2021-14-19>.

68. Капустін А.В. Аналіз моделей регіональної співпраці з охорони морського середовища. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2010. Вип. 39. С. 434–441.

69. КАС ВС висловив правову позицію щодо екологічного контролю в морських портах. *Юридична газета online*. 2020. 21 жовтня. URL: <https://surli.cc/sdhwhl> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

70. Ківалов С.В. Професійні стандарти в морській галузі: історичний розвиток правового регулювання та сучасне оновлення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 5–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.1>.

71. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>.

72. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 09.11.2025 р.).

73. Коваль Н.О., Сергєєв Ю.В. Інструменти публічного адміністрування портової галузі України: правовий базис та принципи «good governance».

Право та державне управління. 2024. № 1. С. 244–253.
<https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.34>.

74. Кодекс України про адміністративні правопорушення, 1984. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 15.12.2025 р.).

75. Коломоєць Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 576 с.

76. Колпаков В.К. Поняття форм публічного адміністрування. *Адміністративне право і процес.* 2012. №2(2). С. 43–51. URL: <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi38/adminpravoiprotces2/43.pdf> (дата звернення: 18.07.2025 р.).

77. Компанієць І.М., Нечитайленко А.О., Нечитайленко В.А. Взаємодія органів екологічного контролю з органами державної служби України з надзвичайних ситуацій в умовах воєнного стану. *Збірник наукових праць ХНПУ імені Г. С. Сковороди. «Право».* 2022. Вип. 36. С. 15-22.
<https://doi.org/10.34142/23121661.2022.36.02>.

78. Конвенція про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля, 1998. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_015#Text (дата звернення: 11.06.2025 р.).

79. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, 1992. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065#Text (дата звернення: 14.04.2025 р.).

80. Конституція України, 1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

81. Концепція реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.05.2017 № 616-р. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616-2017-p#Text> (утр. чин.) (дата звернення: 10.08.2025 р.)

82. Кормич Б.А. Глобалізація адміністративного права та митне законодавство. *Lex Portus*. 2017. № 5. С. 17–29.

83. Кормич Б.А., Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морського сектору: цифровізація, автоматизація та оновлення правового базису. *Право та державне управління*. 2024. № 1. С. 294–301. <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41>.

84. Короткий Т.Р. Природа норм рекомендацій міжнародних міжурядових організацій (на прикладі рекомендацій ІМО у сфері охорони морського середовища). *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. 2011. Вип. 61. С. 395–403.

85. Костицький В.В. Екологічний контроль в реалізації екологічної функції держави. *Екологічне право України*. 2017. № 3-4. С. 15–22. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eklprukr_2017_3-4_4 (дата звернення: 12.07.2024 р.).

86. Краснов В.В. Концептуальні засади нагляду в державному управлінні. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* 2007. Вип. 35. С. 124–128.

87. Кримінальний кодекс України, 2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 15.12.2025 р.).

88. Кримінальний процесуальний кодекс України, 2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 08.12.2025 р.).

89. Круглов В.В. Публічне адміністрування в процесі державно-приватного партнерства. *Актуальні проблеми державного управління*. 2015. № 1. С. 145–153. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy_2015_1_21 (дата звернення: 03.06.2025 р.).

90. Кузнєцов С.С. Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України: дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.0007. Одеса, 2024. 425 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/27843> (дата звернення: 14.06.2025 р.).

91. Кузнєцов С.С. Декарбонізація та інноваційний розвиток портів України: правові та організаційні рішення. *Правова держава*. 2025. № 58. С. 201–209. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2025.58.331006>.

92. Кузнєцов С.С. Деякі аспекти правового режиму прибережних регіонів та акваторій. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2025. Вип. 75. С. 306–314. <https://doi.org/10.32782/app.v75.2025.42>.

93. Кузнєцов С.С., Стець О.М. Глобальні тренди морської галузі та оновлення морської доктрини України. *Вісник Одеського національного університету. Правознавство*. 2025. Т. 27. № 1. С. 33–37. [https://doi.org/10.32782/2304-1587/2025-27-1\(40\)-5](https://doi.org/10.32782/2304-1587/2025-27-1(40)-5).

94. Курс адміністративного права України: підручник / за заг. ред. В.В. Коваленка. НАВС, 2012. 808 с.

95. Кучер Л.Ю., Кучер А.В. та Миц І.О. Державний екологічний контроль у системі екологічної безпеки. *Вісник ХНАУ. Серія: Економічні науки*. 2020. № 4. Т1. С.212–232. URL: <https://surl.lt/umclxf> (дата звернення: 15.06.2025 р.).

96. Лазор О.Я., Лазор О.Д. Публічне управління та адміністрування: ретроспектива деяких теоретичних аспектів. *Університетські наукові записки*. 2015. № 4. С. 111–121. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2015_4_13 (дата звернення: 16.07.2025 р.).

97. Леусенко І.В. Адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України: дис...доктора філос. 081 «Право». Запорізький національний університет. Запоріжжя, 2023. 251 с. URL: http://phd.znu.edu.ua/page/PhD/2023/Leusenکو/leusenکو_dis.pdf (дата звернення: 15.06.2025 р.).

98. Маслова Я.І. Співвідношення понять «контроль» і «нагляд» у державному управлінні України. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2011. С. 70–77.

99. Мачуська І.Б. Контроль і нагляд у сфері надрокористування в Україні.

Соціологія права. 2020. Вип. 2. С. 52–55. <https://doi.org/10.37687/2413-6433.2020-2.9>.

100. Мигидюк А. Адміністрація морських портів приховала про розлив нафти у Чорному морі, – екоінспекція. URL: https://24tv.ua/odesa/ampu-prihovala-pro-rozliv-nafti-chornomu-mori-novini-odesi_n1470679 (дата звернення: 09.08.2025 р.).

101. Мінченко Д.А. Нагляд та контроль за виконанням рішень Європейського суду з прав людини в Україні. *Приватне та публічне право*. 2023. № 4. С. 79–84. <https://doi.org/10.32782/2663-5666.2023.4.12>.

102. Моніторинг Чорного моря триває: нових випадків забруднення не виявлено. URL: <https://sw.dei.gov.ua/post/monitoring-chornogo-morya-trivae-novikh-vipadkiv-zabrudnennya-ne-viyavleno> (дата звернення: 06.08.2025 р.).

103. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 15.12.2025 р.).

104. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 № 1240-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-р#Text> (дата звернення: 10.12.2025 р.).

105. Морський експорт триває попри щоденні атаки. URL: https://oda.od.gov.ua/ua/news/morskiy_eksport (дата звернення: 09.08.2025 р.).

106. Музичук О.М. Види та форми контролю за діяльністю міліції. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2010. № 2(49). С. 98–105. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhnuvs_2010_2_14 (дата звернення: 18.07.2025 р.).

107. Мурза В.В. Форми та методи державної контрольно-наглядової діяльності. *Публічне право*. 2013. № 2. С. 110–116. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pp_2013_2_16 (дата звернення: 18.07.2025 р.).

108. На Миколаївщині та Одещині буде реалізовано пілотний проєкт у рамках реформи системи екоконтролю. URL: <https://sw.dei.gov.ua/post/3321> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

109. Нагаєв В.М. Публічне адміністрування: електронний навчальний посібник. Харків: ХНАУ, 2018. 278 с.

110. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text> (дата звернення: 08.11.2025 р.).

111. Неділько С. Обшук на судні як елемент екологічного контролю: актуальні інциденти в портах Великої Одеси. URL: <https://attorneys.ua/publication/obshuk-na-sudni-yak-element-ekologichnogo-kontrolyu-aktualni-incydyenty-v-portah-velykoyi-odesy> (дата звернення: 11.07.2025 р.).

112. Нечитайленко А.О. Деякі адміністративно-правові та організаційні проблеми екологічного контролю на державному кордоні України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Юриспруденція*. 2013. Вип. 6-1(1). С. 166–168. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_jur_2013_6-1\(1\)_43](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_jur_2013_6-1(1)_43) (дата звернення: 16.07.2025 р.).

113. Нечитайленко В. А. Екологічна безпека як об'єкт її забезпечення засобами контролю на державному кордоні України. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2011. № 1. С. 363–368. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhnuvs_2011_1_50 (дата звернення: 16.07.2025 р.).

114. Ніколаєв К.Д. Система екологічного аудиту як елемент забезпечення екологічної безпеки на державному рівні. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2023. Вип. 37. С. 197–201. <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2023.37.36>.

115. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом Голови ДП «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015

№ 266. URL: <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/odesa-postanovy.pdf> (дата звернення: 15.07.2025 р.).

116. Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року, затверджені Законом України від 28.02.2019 № 2697-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (дата звернення: 11.09.2025 р.).

117. Панчук А.О. Перспективи оновлення організаційно-правового механізму управління портами. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2024. Вип. 73. С. 186–194. <https://doi.org/10.32782/app.v73.2024.27>.

118. Панчук А.О. Публічне адміністрування портової галузі України: дис. ... докт. філос. 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2024. 206 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/28710> (дата звернення: 14.06.2025 р.).

119. Панчук А.О. Трансформація публічного адміністрування у морських портах України. *Правова держава*. 2021. № 43. С. 76–85. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240982>.

120. Петренко О.І., Шматок Ю.В. Стан вітчизняного морського середовища: проблеми та можливі шляхи їх подолання. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2017. № 78(2). С. 63–72.

121. Підсумки спільної наради АМУ та Мінінфраструктури з питань діяльності морських портів України. URL: <https://auc.org.ua/novyna/pidsumky-spilnoyi-narady-amu-ta-mininfrastruktury-z-pytan-diyalnosti-morskyh-portiv-ukrayiny> (дата звернення: 07.08.2025 р.).

122. План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій, 2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_305#Text (дата звернення: 03.07.2025 р.).

123. Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... докт. філос. 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2020. 216 с.

124. Побел О. Стратегія реформування екологічного контролю: чи запрацює в Україні європейська модель державного нагляду. URL: <https://surl.li/wzrbrrt> (дата звернення: 10.06.2025 р.).

125. Повідомлення про оприлюднення проєкту розпорядження Кабінету Міністрів України. URL: <https://www.dei.gov.ua/post/2847> (дата звернення: 29.12.2025 р.).

126. Положення про Департамент екології та природних ресурсів Одеської обласної державної адміністрації, затверджене розпорядженням голови обласної державної адміністрації 25.01.2018 № 78/А-2018 (у редакції розпорядження голови обласної державної адміністрації, начальника обласної військової адміністрації 15.01.2024 № 21/А-2024). URL: <https://ecology.od.gov.ua/wp-content/uploads/2024/02/polozhennya-departamentu-zi-zminamy.pdf> (дата звернення: 28.12.2025 р.).

127. Положення про Державну екологічну інспекцію Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області), затверджене наказом Держекоінспекції України від 20.02.2023 р. № 33. URL: <https://sw.dei.gov.ua/post/1492> (дата звернення: 14.12.2025 р.).

128. Положення про Державну екологічну інспекцію Південного округу (Запорізька та Херсонська області), затверджене наказом Державної екологічної інспекції України від 20.02.2023 № 31. URL: <https://www.pivden.dei.gov.ua/post/3090> (дата звернення: 14.12.2025 р.).

129. Положення про Державну екологічну інспекцію України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 275. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/275-2017-п#Text> (дата звернення: 10.12.2025 р.).

130. Положення про Єдину екологічну платформу «ЕкоСистема», затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 № 1065.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1065-2021-п#n18> (дата звернення: 16.12.2025 р.).

131. Положення про Координаційну раду з питань розвитку конкурентного середовища та створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морських портах, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 07.03.2025 № 255. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2025-п#Text> (дата звернення: 27.12.2025 р.).

132. Положення про Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 21.07.2025 № 903. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2025-п#Text> (дата звернення: 28.12.2025 р.).

133. Положення про територіальні та міжрегіональні територіальні органи Держекоінспекції, затверджене наказом Міністерства енергетики та захисту довкілля України від 07.04.2020 № 230. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0350-20#n16> (дата звернення: 10.12.2025 р.).

134. Порядок 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, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 15.09.2021 № 1071. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1071-2021-п#Text> (дата звернення: 09.12.2025 р.).

135. Порядок 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, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2019 № 670. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/670-2019-п#n9> (дата звернення: 09.12.2025 р.).

136. Порядок здійснення державного моніторингу вод, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 19.09.2018 № 758. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/758-2018-п#Text> (дата звернення: 18.12.2025р.).

137. Порядок надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України, затверджений наказ Міністерства інфраструктури України від 21.08.2013 № 631. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1533-13#Text> (дата звернення: 11.12.2025 р.).

138. Порядок надання послуг із забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 25.07.2013 № 505. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1360-13#n13> (дата звернення: 11.12.2025 р.).

139. Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13#Text> (дата звернення: 17.12.2025 р.).

140. Порядок функціонування державної системи моніторингу довкілля та її підсистем, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 13.06.2024 № 684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/684-2024-п#Text> (дата звернення: 18.12.2025 р.).

141. Правдюк А.Л. Механізм правового регулювання державного екологічного контролю. *Право і суспільство*. 2016. №. 2. С. 87–92. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2016/2_2016/part_2/18.pdf (дата звернення: 22.07.2024 р.).

142. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#n14> (дата звернення: 09.11.2025 р.).

143. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 431). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п#n11> (дата звернення: 09.12.2025 р.).

144. Правила реєстрації операцій із шкідливими речовинами на суднах, у морських і річкових портах та терміналах, затверджені наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 17.10.2023 № 956. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2116-23#Text> (дата звернення: 20.12.2025 р.).

145. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> (дата звернення: 17.07.2025 р.).

146. Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 р. № 750: постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2019 № 873. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/873-2019-п#n2> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

147. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної системи моніторингу довкілля, інформації про стан довкілля (екологічної інформації) та інформаційного забезпечення управління у сфері довкілля: Закон України від 20.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2973-20#Text> (дата звернення: 18.12.2025 р.).

148. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний

кордон України: Закон України від 06.09.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19#Text> (дата звернення: 09.07.2024).

149. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#n2> (дата звернення: 08.08.2025 р.).

150. Про державний кордон України: Закон України від 04.11.1991. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

151. Про екологічний аудит: Закон України від 24.06.2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1862-15> (дата звернення: 15.12.2025 р.).

152. Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції: постанова Кабінету Міністрів України від 29.01.2020 № 29. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/39-2020-p#Text> (дата звернення: 10.07.2024 р.).

153. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр#Text> (дата звернення: 27.12.2025 р.).

154. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 09.04.1999. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text> (дата звернення: 25.12.2025 р.).

155. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 27.12.2025 р.).

156. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 05.04.2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text> (дата звернення: 11.12.2025 р.).

157. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 15.11.2025 р.).

158. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 17.07.2025 р.).

159. Про прилеглу зону України: Закон України від 06.12.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text> (дата звернення: 10.12.2025 р.).

160. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України»: Указ Президента України від 17.07.2024 № 468/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024#Text> (дата звернення: 11.12.2025 р.).

161. Про схвалення Стратегії реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів на період до 2029 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.06.2025 № 625-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/625-2025-p#Text> (дата звернення: 09.12.2025 р.).

162. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17.03.2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17#Text> (дата звернення: 11.11.2025 р.).

163. Проект Закону про державний екологічний контроль № 3091 від 19.02.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68186 (дата звернення: 11.06.2025 р.).

164. Проект Закону про екологічне страхування № 6018. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72713 (дата звернення: 29.12.2025 р.).

165. Проць Б.Г., Кагало О.О., Скрильніков Д.В. Плани конвергенції директив ЄС щодо охорони природи в Україні. Львів: Ліга Пресс, 2017. 150 с.

166. Пухтецька А.А. Формування глобального адміністративного права. *Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки*. 2013. Т. 144–145. С. 117–119. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/NaUKMAun_2013_144-145_29 (дата звернення: 18.07.2025 р.).

167. Регламент про встановлення контрольної системи Союзу для забезпечення дотримання правил спільної рибогосподарської політики та про внесення змін і доповнень до регламентів (ЄС) № 847/96, (ЄС) № 2371/2002, (ЄС) № 811/2004, (ЄС) № 768/2005, (ЄС) № 2115/2005, (ЄС) № 2166/2005, (ЄС) № 388/2006, (ЄС) № 509/2007, (ЄС) № 676/2007, (ЄС) № 1098/2007, (ЄС) № 1300/2008, (ЄС) № 1342/2008 та скасування регламентів (ЄС) № 2847/93, (ЄС) № 1627/94 та (ЄС) № 1966/2006. 1224/2009. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_006-09#Text (дата звернення: 18.07.2025 р.).

168. Результати здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів за січень-червень 2025 року. URL: <https://data.gov.ua/dataset/dd6e7584-c5bd-4353-b81d-4311943a31a0> (дата звернення: 06.08.2025 р.).

169. Рекомендація Європейського Парламенту та Ради, що передбачає мінімальні критерії щодо екологічних інспекцій у державах-членах. 2001/331/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_985#Text (дата звернення: 09.08.2025 р.).

170. Решетков Д.М., Павлова Н.Л. Декарбонізація морських портів: проєкти та ініціативи. *Розвиток транспорту*. 2022. № 3(14). С. 192–204. <https://doi.org/10.33082/td.2022.3-14.14>.

171. Рівні умови для бізнесу у портах: у Мінрозвитку запрацювала спеціальна Координаційна рада. URL: <https://www.uspa.gov.ua/news/rivni-umovy-dlya-biznesu-u-portah-u-minrozvytku-zapraczyovala-speczialna-koordynaczijna-rada> (дата звернення: 07.08.2025 р.).

172. «Розлив нафти в Чорному морі»: Адміністрація морських портів України не повідомила Держекоінспекцію про екологічне лихо. URL: <https://dei.gov.ua/post/1209> (дата звернення: 11.07.2025 р.).

173. Росохата Д.І. Ефективність здійснення державного екологічного контролю: телеологічний контекст. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. 2024. Вип. 101. С. 156–166. <https://doi.org/10.32782/apdp.v101.2024.19>.

174. Росохата Д. Роль органів екологічного контролю у фіксації воєнних злочинів проти довкілля на території України. *Вісник Львівського університету*. Серія: *Юридична*. 2022. Вип. 74. С. 139–146. <http://dx.doi.org/10.30970/vla.2022.74.139>.

175. Руденко М. Про співвідношення державного контролю та прокурорського нагляду (концептуальні зауваження на перехідний період). *Право України*. 1997. № 5. С. 29–33.

176. Самусевич Я., Теницька І., Новикова Д. Екологічний контроль, моніторинг та аудит: нормативно-правове забезпечення та механізм реалізації в Україні. *Сталий розвиток економіки*. 2023. № 2(47). С. 196–202. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2023-47-28>.

177. Сергєєв Ю.В., Коваль Н.О. Екологізація портової діяльності: кращі практики та оновлення правового регулювання в Україні. *Право і суспільство*. 2024. № 2. С. 410–415. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.57>.

178. Сироватка С.С. Екологічний аудит як метод державного контролю у сфері охорони навколишнього природного середовища в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 1. С. 381–388. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvdduvs_2012_1_47 (дата звернення: 20.07.2025 р.).

179. Скрильніков Д.В. Екологічний контроль: питання теорії і практики. Київ, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. 1999. С. 93-108.

180. Смірнова Н.Р. Реалізація адміністративно-правових норм через інформаційно-комунікаційні технології: концептуальні засади: дис...докт. філос. 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2023. 228 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/26749> (дата звернення: 14.07.2025 р.).

181. Стандарт ISO 14001:2015. URL: https://www.port-yuzhny.com.ua/doc/ekologiya/Certificate_2025.pdf (дата звернення: 06.08.2025 р.).

182. Стратегія екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2021 № 1363-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-p#Text> (дата звернення: 11.10.2025 р.).

183. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text> (дата звернення: 10.12.2025 р.).

184. Сурілова А.О. Правові основи публічного адміністрування суден у морських портах України: дис...доктора філос. 081 «Право». Державна наукова установа «Інститут інформації, безпеки і права» Національної академії правових наук України. Київ, 2024. 219 с. URL: https://ippi.org.ua/sites/default/files/disertaciya_surilova_ecp.pdf (дата звернення: 15.06.2025 р.).

185. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 25.06.2025 р.).

186. Федотов О.П., Коваль Н.О. Програмне регулювання екологізації судноплавства: досвід України. *Право та державне управління*. 2023. № 2. С. 290–295. <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.2.41>.

187. Федунь О. Екологізація міжнародних відносин у контексті сталого розвитку. *Вісник Львівського університету*. Серія: Міжнародні відносини. 2012. Вип. 30. С. 78–86. URL: <https://surli.cc/kgtsnm> (дата звернення: 02.06.20205 р.).

188. Цивільний кодекс України, 2003. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 15.12.2025 р.).
189. Шатило О.А. Опорний конспект лекцій з дисципліни «Публічне адміністрування». Житомир: Кафедра менеджменту організацій і адміністрування ЖДТУ, 2014. 51 с.
190. Шемшученко Ю.С. Державний і громадський контроль у галузі охорони навколишнього середовища. Київ: Знання, 1980. 48 с.
191. Шемшученко Ю. Екологічна Конституція Землі: від ідеї до практичного втілення Вісник Національної академії наук України. 2007. № 9. С. 3–7. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnanu_2007_9_1 (дата звернення: 12.07.2024 р.).
192. Шемшученко Ю.С., Костицький В.В. Про соціальну обумовленість сучасних проблем теорії та методології екологічного права. *Екологічне право України*. 2017. № 1–2. С. 66–74. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eklprukr_2017_1-2_13 (дата звернення: 12.07.2024 р.).
193. Шестак В.С. Державний контроль в сучасній Україні (теоретико-правові питання): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Нац. ун-т внутрішніх справ. Харків, 2002. 195 с.
194. Шматок Ю.В. Оцінювання екологічного впливу в діяльності морського порту. *Review of Transport Economics and Management*. Vol. 2(18). Р. 66–73. <https://doi.org/10.15802/rtem.v18i2.190712>.
195. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. Т. 2: Д–Й. Київ: Укр. енцикл., 1999. 741 с.
196. Як реформа екоконтролю наближає Україну до ЄС. URL: <https://mepr.gov.ua/yak-reforma-ekokontrolyu-nablyzhaye-ukrayinu-do-yes/> (дата звернення: 11.06.2025 р.).
197. Якимець Ю.В. Контроль і нагляд як засоби публічного адміністрування сфери культури. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2011. № 2(2). С. 61–68. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/aymvs_2011_2\(2\)_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/aymvs_2011_2(2)_8) (дата звернення: 20.07.2025 р.).

198. Яременко В., Сліпушко О. Новий тлумачний словник української мови: у 4 т. Т. 2: Ж-О. Київ: Аконіт, 1998. 910 с.
199. Ярмачі Х.П. Адміністративний нагляд як функція державного управління. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2006. № 2. С. 124–126.
200. Ястремська О.М. Публічне адміністрування: навчальний посібник Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. 132 с.
201. 12 Principles of Good Democratic Governance. URL: <https://www.coe.int/en/web/centre-of-expertise-for-multilevel-governance/12-principles> (дата звернення: 11.06.2025 р.).
202. Abellán J. Water supply and sanitation services in modern Europe: developments in 19th-20th centuries. *12th International Congress of the Spanish Association of Economic History* (University of Salamanca, September 2017). URL: <https://surl.li/mnepku> (дата звернення: 14.06.2025 р.).
203. About the Low Carbon GIA. *GreenVoyage2050*. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/about-the-gia/> (дата звернення: 05.06.2025 р.).
204. Action Plan for the protection of the marine environment and the coastal areas of Bahrain, Iran, Iraq, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia and the United Arab Emirates, 1978. URL: <https://www.ais.unwater.org/ais/aism/getprojectdoc.php?docid=4037> (дата звернення: 07.06.2025 р.).
205. AEWS – Accident Emergency Warning System. URL: <https://www.icpdr.org/tasks-topics/tasks/accident-prevention-control/accident-emergency-warning-system> (дата звернення: 03.07.2025 р.).
206. Agarwala N., Saengsupavanich C. Oceanic Environmental Impact in Seaports. *Oceans*. 2023. Vol. 4(4). P. 360–380. <https://doi.org/10.3390/oceans4040025>.
207. Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil, 1969. URL: <http://sedac.ciesin.columbia.edu/entri/texts/pollution.north.sea.by.oil.1969.html> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

208. Agreement for co-operation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances, 1983. URL: <https://surli.cc/ycggtf> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

209. Angelakis A.N., Capodaglio A.G., Dialynas E.G. Wastewater Management: From Ancient Greece to Modern Times and Future. *Water*. 2023. Vol. 15(1). 43. <https://doi.org/10.3390/w15010043>.

210. Anma K., Sakaki T. Waste reclamation works of osaka bay phoenix project. *Proceedings Of Civil Engineering In The Ocean*. Vol. 18. P. 101–106. <https://doi.org/10.2208/prooe.18.101>.

211. Babin B., Chvaliuk A., Plotnikov O. Attempted Annexation of Crimea and Maritime Environment Legal Protection. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7(1). P. 31–52. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.2>.

212. Babin, B., Plotnikov, O., Prykhodko, A. Damage to the Maritime Ecosystems from the Destruction of the Kakhovka Dam and International Mechanisms of its Assessment. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(5). P. 23–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.5.2023.2>.

213. Bakir H. et al. Forecasting of future greenhouse gas emission trajectory for India using energy and economic indexes with various metaheuristic algorithms. *Journal of Cleaner Production*. 2022. Vol. 360. 131946. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.131946>.

214. Baltic Sea Action Plan, 2021. URL: <https://surl.lu/pitrqu> (дата звернення: 03.07.2025 р.).

215. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, 1989. URL: <https://surl.li/pxbmas> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

216. Benzing M. International Organizations or Institutions, Secondary Law. URL: <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e508#:~:text=Resolutions%20of%20the%20UN%20Security,may%20otherwise%20incur%20State%20responsibility>. (дата звернення: 23.06.2025 р.).

217. Brassart L., Dijkman J., Hansen J., Janáč J. 4.4.1 Understanding and Controlling the Environment in Early Modern History (ca. 1500–1800). *The European Experience: A Multi-Perspective History of Modern Europe, 1500–2000*. European Commission Project: Teaching European History in the 21st Century. Erasmus+. 2023. P. 529–538. <https://doi.org/10.11647/OBP.0323.49>.

218. Bunker oil pollution. URL: <https://www.colindelarue.com/pollution-from-ships-bunkers/> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

219. Buzinkay M. The green port concept. URL: <https://www.identecsolutions.com/news/the-green-port-concept> (дата звернення: 01.06.2025 р.).

220. BWM.2/Circ.70 Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems. URL: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/BWM.2-Circ.70.pdf> (дата звернення: 24.06.2025 р.).

221. Carr-Riegel L. The Power of Poo: Waste and the Medieval Environment – A Comparative Study of Three Cities – Siena, London and Gdansk (1150-1550). Graduate Student Paper, CEU, Budimpešta, 2015. URL: <https://surl.lu/xlanra> (дата звернення: 17.12.2024 р.).

222. Cerceau J. et al. Implementing industrial ecology in port cities: international overview of case studies and cross-case analysis. *Journal of Cleaner Production*. 2014. Vol. 74. P. 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.03.050f>.

223. Chen J. et al. Constructing Governance Framework of a Green and Smart Port. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2019. Vol. 7. <https://doi.org/10.3390/jmse7040083>.

224. Convention for the prevention of marine pollution by dumping from ships and aircraft, 1972. URL: <http://www.fog.it/convenzioni-en/inglese/oslo-1972.htm> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

225. Convention for the prevention of marine pollution from land-based sources, 1974. URL: <https://surl.li/hverak> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

226. Convention for the protection and development of the marine

environment of the Wider Caribbean Region, 1983. URL: <http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/cartagena-convention.pdf> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

227. Convention for the protection of the marine environment and the coastal region of the Mediterranean and its Protocols. United Nations Environment Programme Mediterranean Action Plan. Athens, 2005. URL: <https://surl.li/lfstkj> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

228. Convention on cooperation for the protection and sustainable use of the river Danube, 1994. URL: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mul17444.pdf> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

229. Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972. URL: <https://surl.li/lhifge> (дата звернення: 11.05.2025 р.).

230. Convention on the protection of the Black Sea against pollution, 1992. URL: <https://surl.li/oquqra> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

231. Convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea Area, 1992. URL: <http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-001153.txt> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

232. Convention on the protection of the Mediterranean Sea against pollution, 1976. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A21976A0216%2801%29> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

233. COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors, 2021. URL: <https://surl.li/wxflet> (дата звернення: 17.06.2025 р.).

234. Cullinane K., Cullinane S. Chapter 3 – Policy on Reducing Shipping Emissions: Implications for “Green Ports”. *Green Ports* / R. Bergqvist, J. Monios (Eds.). Elsevier, 2019. P. 35–62). <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00003-7>.

235. Dark fleet, decarbonization and geopolitical pressures remain top maritime focus areas in 2025. URL: <https://surl.li/loauqs> (дата звернення: 25.05.2025 р.).

236. de Bont R., Schleper S., Schouwenburg H. Conservation Conferences and Expert Networks in the Short Twentieth Century. *Environment and History*. 2017. Vol. 23(4). P. 569–599. <https://doi.org/10.3197/096734017X15046905071889>.

237. de Feo G. et al. Historical Development of Wastewater Management. *Handbook of Engineering Hydrology: Environmental Hydrology and Water Management*. 2014. P. 163–217. <https://doi.org/10.1201/b16766-10>.

238. de La Rue C. TOVALOP and CRISTAL – a purpose fulfilled. URL: <https://surli.cc/nzyayh> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

239. Decision IG.24/11 “Guidelines: Adopt-a-Beach; Phase-out of Single Use Plastic Bags; Provision of Reception Facilities in Ports and the Delivery of Ship-Generated Wastes; Application of Charges at Reasonable Costs for the Use of Port Reception Facilities”. URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31709/19ig24_22_2411_eng.pdf (дата звернення: 30.06.2025 р.).

240. Declaration on conservation of flora, fauna and their habitats, 1988. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/46010?ln=ru> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

241. Dike A., Achoru F. Effect of Marine Pollution on Coastal Environment in Nigeria Seaports. *International Academic Journal of Law*. 2021. Vol. 2(1). <https://doi.org/10.47310/iajl.2021.v02i01.007>.

242. Directive amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system. 2023/959. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

243. Directive establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and amending Council Directive 96/61/EC. 2003/87/EC/ URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20230605> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

244. Directive on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage. 2004/35/CE. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2004/35/oj> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

245. Directive on establishing a framework for Community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive). 2008/56/EC. URL: <https://surl.li/ogysty> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

246. Directive on establishing a framework for Community action in the field of water policy. 2000/60/EC. URL: <https://surl.li/tyjeqe> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

247. Directive on port State control (recast). 2009/16/EC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj/eng> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

248. Dolan M.W. Administrative Law and Public Administration. *Public Administration Review*. 1984. Vol. 44(1). P. 86–89. <https://doi.org/10.2307/975668>.

249. Dolatabadi S.H., Masodzadeh P.G., Ishaq H., Crawford C. Green shipping corridors: An overview of Pacific Northwest region and key ports. *Ocean & Coastal Management*. 2025. Vol. 269. 107745. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2025.107745>.

250. EU must steer proposed shipping carbon levy towards needs of most vulnerable countries. URL: <https://surl.li/iaxe kd> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

251. Eurofound's definition of central public administration. Working paper. URL: <https://www.eurofound.europa.eu/system/files/2015-01/ef1370en.pdf> (дата звернення: 24.06.2025 р.).

252. European Green Deal. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

253. Frequently asked questions on MARPOL 73/78 Convention. URL: https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2020/10/MARPOL-73_78.pdf (дата звернення: 05.06.2025 р.).

254. Fujita T., Ohnishi S., Dong L., Fujii M. Eco-industrial development as a circularization policy framework toward sustainable industrial cities. Lesson and

suggestions from the eco town program in Japan. *BDC*. 2014. Vol. 13. P. 35–52. <https://doi.org/10.6092/2284-4732/2449>.

255. Garg C.P., Kashav V., Lam J.S.L. Evaluation of value creating factors in green shipping corridors. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2025. Vol. 145. 104790. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104790>.

256. Geltner G., Weeda C. Underground and Over the Sea: More Community Prophylactics in Europe, 1100-1600. *Journal of the History of Medicine and Allied Sciences*. 2021. Vol. 76(2). P. 123–146. <https://doi.org/10.1093/jhmas/jrab001>.

257. Gertwagen R. The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century. *International Journal of Maritime History*. 2000. Vol. 12(1). P. 177–241. <https://doi.org/10.1177/084387140001200108>.

258. Goh M. Green Port and Green Shipping: Singapore's Contribution. *WOF Series*. 2012. Vol. 1. P. 282–290.

259. Gonzalez Aregall M., Bergqvist R., Monios J. A global review of the hinterland dimension of green port strategies. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2018. Vol. 59. P. 23–34. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.12.013>.

260. Gössling, S. et al. A global review of marine air pollution policies, their scope and effectiveness. *Ocean & Coastal Management*. 2021. Vol. 212. 105824. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105824>.

261. Havlíček F., Morcinek M. Waste and Pollution in the Ancient Roman Empire. *Journal of Landscape Ecology*. 2016. Vol. 9(3). P. 33–49. <https://doi.org/10.1515/jlecol-2016-0013>.

262. HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution within the framework of the Helsinki Convention, 2021. URL: <https://surl.li/odhhda> (дата звернення: 03.07.2025 р.).

263. Hoang, A.T. et al. Heavy metal removal by biomass-derived carbon nanotubes as a greener environmental remediation: A comprehensive review.

Chemosphere. 2022. Vol. 287. 131959.
<https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2021.131959>.

264. Hoffmann J., Rydbergh T., Stevenson A. Decarbonizing Shipping: What role for flag states? URL: <https://surl.li/lehktq> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

265. How 'historic' decarbonization deal could inflate future shipping rates. URL: <https://surli.cc/ydyzde> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

266. IMCO Doc. MP/CONF/8. 25 June 1973. URL: <https://surl.li/ztzdrc> (дата звернення: 11.08.2025 р.).

267. IMCO Doc. MP/CONF/8/6. 2 July 1973. URL: <https://surl.li/vtoxem> (дата звернення: 11.08.2025 р.).

268. IMDG Code 2014 Edition. URL: https://omtc.ua/images/library/medical-care/IMDG-Code_2014_Volume_1.pdf (дата звернення: 03.07.2025 р.).

269. IMO approves net-zero regulations for global shipping. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx> (дата звернення: 05.07.2025 р.).

270. International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004. URL: <https://surl.li/bapuoji> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

271. International convention for the prevention of pollution from ships, 1972. *Final Act of the International Conference on Marine Pollution, 1973*. P. 33–143. URL: <https://surl.li/xoshry> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

272. International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL). URL: <https://surl.li/tjtgqs> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

273. International convention for the prevention of pollution of the sea by oil, 1954. URL: <http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-000135.txt> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

274. International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001. URL: <https://surl.li/mladsm> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

275. International convention on civil liability for oil pollution damage, 1969. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1969-CLC.pdf> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

276. International convention on civil liability for oil pollution damage, 1992. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/02/1992-CLC-CONSOL.pdf> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

277. International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS), 1996. URL: <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

278. International convention on oil pollution preparedness, response and cooperation (with annex and procèsverbal of rectification), 1990. URL: <https://surl.lu/cwhtpy> (дата звернення: 11.05.2025 р.).

279. International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978, as amended in 1995. URL: <https://www.samgongustofa.is/media/english/STCW-Convention-1995.pdf> (дата звернення: 23.06.2025 р.).

280. International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001. URL: <https://www.gc.noaa.gov/documents/afs-convention.pdf> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

281. International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 1971. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

282. International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties, 1969. URL: <https://surl.li/udjpbo> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

283. International health regulations, 2005. URL: <https://surl.li/ncbskr> (дата звернення: 02.06.2025 р.).

284. International sanitary convention, 1926. URL: <https://surl.lu/tlepkl> (дата звернення: 02.06.2025 р.).

285. Ismail A.M., Ballini F., Ölçer A.I., Alamoush A.S. Integrating ports into green shipping corridors: Drivers, challenges, and pathways to implementation. *Marine Pollution Bulletin*. 2024. Vol. 209. 117201. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2024.117201>.

286. Janáč J., Lange S., Pan-Montojo J., Tompkins A. 4.4.3 Understanding and Controlling the Environment in Contemporary History (ca. 1900–2000). *The European Experience: A Multi-Perspective History of Modern Europe, 1500–2000*. European Commission Project: Teaching European History in the 21st Century. Erasmus+. 2023. P. 549–558. <https://doi.org/10.11647/OBP.0323.51>.

287. Jesus B., Ferreira I.A., Carreira A., Ove Erikstad S., Godina R. Economic framework for green shipping corridors: Evaluating cost-effective transition from fossil fuels towards hydrogen. *International Journal of Hydrogen Energy*. 2024. Vol. 83. P. 1429–1447. <https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2024.08.147>.

288. Jørgensen D. 2010. Local government responses to urban river pollution in late medieval London. *Water History*. 2010. Vol. 2. P. 35–52. <https://doi.org/10.1007/s12685-010-0016-1>.

289. Kırval L., Çalışkan, U.Y. Influence of the European Union (EU) on International Maritime Organization (IMO) about the Market-based Measures on Emissions. *International Journal of Environment and Geoinformatics (IJECEO)*. 2022. P. 146–153. <https://doi.org/10.30897/ijegeo.1047467>.

290. Kormych B., Averochkina T. Black Sea Grain Initiative is Dead, Long Live the New Trade Corridor. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(4). P. 7–15. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.4.2023.1>.

291. Kormych B., Averochkina T. Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*. 2022. Vol. 8(2). P. 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1>.

292. Kormych B., Averochkina T., Kormych L. Black Sea, grain, and two humanitarian corridors: unblocking Ukrainian shipping amid the Russian invasion. *Small Wars & Insurgencies*. 2024. P. 1–37. <https://doi.org/10.1080/09592318.2024.2384679>.

293. Kovalishin P. et al. Using Artificial Intelligence (AI) methods for effectively responding to climate change at marine ports. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. 2023. Vol. 7. <https://doi.org/10.1080/25725084.2023.2186589>.

294. Kuwait regional convention for co-operation on the protection of the marine environment from pollution, 1978. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/93831?v=pdf> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

295. Lam J.S.L., Li K. X. Green port marketing for sustainable growth and development. *Transport Policy*. 2019. Vol. 84. P. 73–81. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.011>.

296. Lam J.S.L., Notteboom T. The greening of ports: a comparison of port management tools used by leading ports in Asia and Europe. *Transport Reviews*. 2014. Vol. 34(2). P. 169–189. <https://doi.org/10.1080/01441647.2014.891162>.

297. Linnaeus C. *Systema Naturae*. 1735. Nieuwkoop o B. De Graaf. MCMLXXY. URL: <https://surli.cc/vuwycn> (дата звернення: 12.06.2025 р.).

298. Magli D. What is a Green Port? URL: <https://www.porttechnology.org/news/what-is-a-green-port-2/> (дата звернення: 14.06.2025 р.).

299. Maki Y. Kawasaki Eco-Town. Asia 3R Forum, November 11, 2009. URL: http://www.uncrd.or.jp/env/spc/docs/1st_3r_forum_presentation/Session2-2g2_Maki.pdf (дата звернення: 14.06.2025 р.).

300. Mambra Sh. 10 Largest Ship Graveyards in the World. URL: <https://surl.li/yizngl> (дата звернення: 05.06.2025 р.).

301. Marine HNS response manual, 2021. URL: <https://surl.li/esretb> (дата звернення: 03.07.2025 р.).

302. Mediterranean Strategy for the prevention, preparedness, and response to marine pollution from ships (2022 – 2031). URL: <https://surl.li/razzuh> (дата звернення: 03.07.2025 р.).

303. Meetings between cultures in the ancient Mediterranean: Proceedings of the 16th International Congress of Classical Archaeology (September 22–26, 2008, Rome). *Bollettino di Archeologia Online* / J.-P. Morel, V. Tran Tam Tinh (Eds.). 2008. URL: <https://surl.li/bugpst> (дата звернення: 12.12.2024 р.).

304. Meine C. Conservation Movement, Historical. *Encyclopedia of Biodiversity* / S.A. Levin, M.A. Waltham. Academic Press 2013. P. 278–288. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-384719-5.00029-0>.

305. Member State Audit Scheme. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/default.aspx> (дата звернення: 20.07.2025 р.).

306. MEPC.1/Circ.883/Rev.1 Guidance on indication of ongoing compliance in the case of the failure of a single monitoring instrument, and recommended actions to take if the exhaust gas cleaning system (EGCS) fails to meet the provisions of the 2015 EGCS Guidelines. URL: <https://www.ccs.org.cn/ccswzen/specialDetail?id=202206220346267798> (дата звернення: 24.06.2025 р.).

307. Monteith W., Escobar V.B. Speculative connections: Port authorities, littoral territories and the assembling of the green hydrogen frontier. *Political Geography*. 2025. Vol. 118. 103271. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2025.103271>.

308. MSC.1/Circ.1450 Guidance on arrangements between parties to allow for recognition of certificates under Regulation I/10 of the STCW Convention. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/1450.pdf> (дата звернення: 24.06.2025 р.).

309. Nairobi international convention on the removal of wrecks, 2007. URL: <https://surl.li/exxiyg> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

310. Nguyen H. et al. 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*. 2022. Vol. 11. P. 950–962. <https://doi.org/10.14710/ijred.2022.46539>.

311. Nikitakos N. Green logistics - The concept of zero emissions port. *FME Transactions*. 2012. Vol. 40. P. 201–206. URL: <https://surl.li/hpedki> (дата звернення: 16.06.2025 р.).

312. Notteboom T. The Role of Terminal Concession Agreements in ‘Green’ Port Strategy. *World Ocean Forum Series*. 2013. Vol. 1. P. 254–263. URL: <https://surl.li/liylsh> (дата звернення: 16.06.2025 р.).

313. Notteboom T., Haralambides H. Seaports as green hydrogen hubs: advances, opportunities and challenges in Europe. *Maritime Economics & Logistics*. 2023. Vol. 25. P. 1–27. <https://doi.org/10.1057/s41278-023-00253-1>.

314. Notteboom T., Lam J.S.L. The Greening of Terminal Concessions in Seaports. *Sustainability*. 2018. Vol. 10(9). 3318. <https://doi.org/10.3390/su10093318>.

315. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.-P. Port Economics, Management and Policy. New York: Routledge, 2022. 690 p. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>.

316. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.-P. Ports and the COVID-19 Pandemic. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part12/ports-and-pandemic/> (дата звернення: 16.04.2025 р.).

317. Notteboom T., van der Lugt L., van Saase N., Sel S., Neyens K. The Role of Seaports in Green Supply Chain Management: Initiatives, Attitudes, and Perspectives in Rotterdam, Antwerp, North Sea Port, and Zeebrugge. *Sustainability*. 2020. Vol. 12(4). 1688. <https://doi.org/10.3390/su12041688>.

318. Oil in Navigable Waters Act 1922. URL: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/12-13/39/pdfs/ukpga_19220039_en.pdf (дата звернення: 26.06.2025 р.).

319. Oil Pollution. Background. URL: <https://surl.li/xoazqm> (дата звернення: 26.06.2025 р.).

320. Onwuegbuchunam D., Ebe T., Okoroji L., Essien A. An Analysis of Ship-Source Marine Pollution in Nigeria Seaports. *Journal of Marine Science and*

Engineering. 2017. Vol. 5. P. 2–16. <https://doi.org/10.3390/jmse5030039>.

321. Otsuka T. Evolution of an LNG Terminal: Senboku Terminal of Osaka Gas. *Proceedings. 23rd World Conference* (Amsterdam, 2006). URL: <http://www.igu.org/html/wgc2006/pdf/paper/add11362.pdf> (дата звернення: 10.08.2025 р.).

322. Polónia A. European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis, *Cahiers de la Méditerranée*. 2010. Vol. 80. P. 17–39. <https://doi.org/10.4000/cdlm.5364>.

323. Ports and the Environment: Maritime Policy and Management / M. Luo, T.L. Yip (Eds.). Routledge, 2016. 120 p. URL: <https://surl.li/hfgolp> (дата звернення: 14.11.2024 р.).

324. Price R. The Carriage of Hazardous Cargo by Sea: A UAE Law Perspective. *Arab Law Quarterly*. 1995. Vol. 10(4). 310. <https://doi.org/10.2307/3381685>.

325. Protocol concerning regional co-operation in combating pollution by oil and other harmful substances in cases of emergency, 1978. URL: <https://surl.li/frodyx> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

326. Protocol for the prevention of pollution of the Mediterranean Sea by dumping from ships and aircraft, 1976. URL: <https://surli.cc/bgltik> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

327. Protocol of 1978 relating to the International convention for the prevention of pollution from ships, 1973. URL: <https://surl.lu/zrhvfl> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

328. Protocol on the protection of the Black Sea marine environment against pollution by dumping, 1992. URL: <https://surli.cc/zzhwsp> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

329. Protocol on the protection of the Black Sea marine environment against pollution from land-based sources, 1992. URL: <https://surl.lt/givste> (дата звернення: 07.06.2025 р.).

330. Recommendation on environmental compliance assurance. OECD/LEGAL/0494. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0494> (дата звернення: 09.08.2025 р.).

331. Recommendation on providing for minimum criteria for environmental inspections in the Member States. 2001/331/EC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001H0331> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

332. Regulation on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC (Text with EEA relevance). 2023/1805. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1805> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

333. Resolution on IMO Instruments Implementation Code (III CODE). A.1070(28). URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSAS/Basic%20documents/A.1070\(28\)%20III%20Code.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSAS/Basic%20documents/A.1070(28)%20III%20Code.pdf) (дата звернення: 24.06.2025 р.).

334. Resolution on IMO 2023 Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships (MEPC.377(80)). URL: <https://surl.lu/dcualx> (дата звернення: 25.05.2025 р.).

335. Review of maritime transport, 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf (дата звернення: 11.06.2025 р.).

336. Review of maritime transport. Overview. 32 p. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_en.pdf (дата звернення: 06.06.2025 р.).

337. Rio declaration on environment and development, 1992. URL: <https://surl.li/abbsnk> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

338. SaveEcoBot. URL: <https://www.saveecobot.com> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

339. Schouwenburg H., Janáč J., Lange S., Pan-Montojo J. 4.4.2 Understanding and Controlling the Environment in Modern History (ca. 1800–1900).

The European Experience: A Multi-Perspective History of Modern Europe, 1500–2000. European Commission Project: Teaching European History in the 21st Century. Erasmus+. 2023. P. 539–548. <https://doi.org/10.11647/OBP.0323.50>.

340. Serafimov V. Supervision (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*. 2020. № 1. P. 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2020.2>.

341. Sergeyev Yu. Ukrainian Supreme Court Judicial Practice in Cases Arising from Disputes between Foreign Shipowners or Protection and Indemnity Clubs, and Seafarers or Seafarers' Next of Kin. *Lex Portus*. 2024. Vol. 10(3). P. 30–41. <https://doi.org/10.62821/lp10303>.

342. The 17 Goals. URL: <https://sdgs.un.org/goals> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

343. The European Green Deal. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640> (дата звернення: 14.04.2025 р.).

344. The Green Ports Concept and PROMPT. URL: <https://surli.cc/giprfh>. (дата звернення: 14.06.2025 р.).

345. The GROMADA project: citizen science for environmental protection and accountability in Ukraine. URL: <https://ceobs.org/the-gromada-project-citizen-science-for-environmental-protection-and-accountability-in-ukraine/> (дата звернення: 11.06.2025 р.).

346. The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. URL: <https://surl.li/apptsl> (дата звернення: 03.07.2025 р.).

347. The Manila Amendments to the Annex to the International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. URL: https://insb.gr/wp-content/uploads/2024/06/ISM_TN_No_22-2016-Manila_amendments_to_the_STCW_Convention_Code.pdf (дата звернення: 23.06.2025 р.).

348. The Next Wave Green Corridors. A special report for the Getting to Zero Coalition. URL: <https://surl.li/upmmyl> (дата звернення: 17.06.2025 р.).

349. Topic – Ports. *GreenVoyage2050*. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/ports/> (дата звернення: 05.06.2025 р.).
350. Towards a post-2020 Strategy to curb marine pollution from ships in the Mediterranean. URL: <https://surl.li/talonz> (дата звернення: 03.07.2025 р.).
351. Tripathy A.K, Shaikh I., Bisht N.S. Flag of convenience and the tragedy of the commons in maritime transportation. *Marine Pollution Bulletin*. 2024. Vol. 208. 117034. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2024.117034>.
352. Ukraine 2023 Report. 151 p. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf (дата звернення: 11.06.2025 р.).
353. Ukrainian Biodiversity Information Network. URL: <https://ukrbin.com> (дата звернення: 11.06.2025 р.).
354. United for Life & Livelihoods. URL: <https://iucn.org> (дата звернення: 15.08.20205 р.).
355. United Nations Conference on the Human Environment, 5-16 June 1972, Stockholm. URL: <https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972> (дата звернення: 11.06.2025 р.).
356. United Nations Convention on the law of the sea, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 07.06.2025 р.).
357. United Nations Millennium Declaration, 2000. URL: <https://surl.lu/ysvwow> (дата звернення: 11.06.2025 р.).
358. White G. The Natural History and Antiquities of Selborne. 1837. 640 p. URL: <https://surl.li/cxltdx> (дата звернення: 12.06.2025 р.).
359. World Ports Sustainability Program. URL: <https://sustainableworldports.org> (дата звернення: 02.06.2025 р.).
360. Worster D. Nature's economy: a history of ecological ideas. Cambridge, New York: Cambridge University Press. 1994. xviii, 404 p. URL: <https://surli.cc/pggude> (дата звернення: 12.06.2025 р.).

361. Wulf N.A. Contiguous Zones For Pollution Control: An Appraisal Under International Law. *Sea Grant technical bulletin*. 1971. No. 13. URL: <https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/10920> (дата звернення: 11.08.2025 р.).

362. Yu L., Xu P., Shi J., Chen J., Zhen H. Driving Mechanism of Port-City Spatial Relation Evolution from an Ecological Perspective: Case Study of Xiamen Port of China. *Sustainability*. 2020. Vol. 12(7). 2857. <https://doi.org/10.3390/su12072857>.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

Статті в наукових фахових виданнях України:

1. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: програмне правове регулювання. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2024. № 3. С. 7–13. <https://doi.org/10.32782/cuj-2024-3-1>.
2. Барановська В.Ф. Модернізація екологічного контролю у морських портах України: правовий базис та організаційні зусилля. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць*. 2024. Вип. 74. С. 169–177. <https://doi.org/10.32782/app.v74.2024.21>.
3. Барановська В.Ф. Теоретико-прикладна модель модернізації публічного адміністрування портових природоохоронних процедур. *Український політико-правовий дискурс*. 2025. № 16. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17463053>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації та додатково відображають її наукові результати

4. Барановська В.Ф. Екологічний контроль у морських портах України: тенденції у публічному адмініструванні. *Глобальний світ і Україна: сучасні виклики та пошук відповідей*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 лип. 2024 р.) / редкол.: Требін М. П. (голова), Панфілов О. Ю., Прудников В. А. та ін.; Аналіт. центр сучас. гуманітаристики; Харків. асоц. політологів. Харків: Право, 2024. С. 53-55. URL: <https://acmhs.in.ua/conferences>.
5. Барановська В.Ф. Екологізація морської та портової діяльності: провідні глобальні ініціативи та правовий базис. *Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ.

інтернет-конф. (м. Одеса, 6–7 берез. 2025 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса, 2025. С. 123-127. <https://doi.org/10.32837/11300.29245>.

6. Барановська В.Ф. Регіональні екологічні ініціативи в адмініструванні портової діяльності. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез VIII Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. світлій пам'яті д.ю.н., проф., академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л.П. Юзькова (м. Хмельницький, 16 трав. 2025 р.). Хмельницький: Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2025. С. 19-21. URL: https://univer.km.ua/sites/default/files/Наукова%20діяльність/Збірник%20Публічна%20влада%2016.05.2025_0.pdf.

7. Барановська В.Ф. Реформування підходів до екологічного контролю в Україні. Європейські орієнтири розвитку України: нові виміри у воєнний час: у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (Одеса, 16 трав. 2025 р.) / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Фенікс, 2025. Т. 1. С. 329–332. <https://doi.org/10.32837/11300.29966>.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на засіданні кафедри морського, митного та інформаційного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено та обговорено на всеукраїнській та міжнародних науково-практичних конференціях як-от: «Глобальний світ і Україна: сучасні виклики та пошук відповідей» (м. Харків, 16 липня 2024 р.) – заочна участь; «Сучасні політичні процеси: глобальний та національний виміри» (м. Одеса, 6–7 березня 2025 р.) – заочна участь; «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 16 травня 2025 р.) – заочна участь; «Європейські орієнтири України: нові виміри у воєнний час» (м. Одеса, 16 травня 2025 р.) – очна участь.