

УДК 349.6
JEL Q53
DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ПОВОДЖЕННЯ З ВІДХОДАМИ
В УКРАЇНІ ТА ЄС**

О.О. Балобанов
професор кафедри морського права
*Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна*

А.О. Шпарло
магістр права, юрист
*Одеський національний
морський університет,
Адвокатське об'єднання «ЛОЯЛТИ»,
Одеса, Україна*

Анотація. Забезпечення охорони довкілля для безпечною для життя і здоров'я людини є однією з життєво важливих цілей всієї світової спільноти. Морські порти неминуче впливають на атмосферу, гідросферу та ґрунт. Основне джерело забруднення довкілля – торговельні судна, які є найбільшою небезпекою для морського середовища. Вирішення проблеми поводження з відходами має здійснюватись шляхом державного регулювання, яке повинно враховувати національні особливості населення країни та позитивний досвід європейського законодавства. Розглянуто та проаналізовано чинне законодавство України та вимоги Європейського законодавства у сфері поводження з відходами. Запропоновано підходи для вирішення глобальної світової проблеми в умовах євроінтеграції, а саме: створення необхідної нормативно-правової бази щодо зменшення обсягів викидання судових відходів та залишків вантажу в морі, а також запобігання або обмеження негативного впливу морських портів на довкілля та здоров'я людини; створення сучасної інфраструктури. Відсутність регулювання має прямий вплив на довкілля, на ефективність функціонування не лише портової та транспортної галузі, але й економіки країни в цілому. Дослідження має на меті висвітлення фундаментального критерію – управління відходами в портах України. Зроблено висновки, що в Україні відсутня чітка організаційна структура управління відходами. Автор доходить до висновку про необхідність використання європейських норм поводження з відходами в портах.

Ключові слова: порт, відходи, довкілля, законодавство України, Директиви ЄС.

УДК 349.6
JEL Q53
DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ОБРАЩЕНИЯ С ОТХОДАМИ
В УКРАИНЕ И ЕС**

А.О. Балобанов
професор кафедри морського права
*Одесский национальный
морской университет, Одесса, Украина*

А.О. Шпарло
магістр права, юрист
*Одесский национальный морской университет,
Адвокатское объединение «ЛОЯЛТИ»,
Одесса, Украина*

Аннотация. Обеспечение безопасности окружающей среды для жизни и здоровья человека – одна из жизненно важных задач всего мирового сообщества. Морские порты неизбежно влияют на атмосферу, гидросферу и почву. Основным источником загрязнения окружающей среды являются торговые суда, которые представляют наибольшую опасность для морской среды. Решение проблемы обращения с отходами должно осуществляться через государственное регулирование, которое должно учитывать национальные особенности населения и положительный опыт европейского законодательства. Рассмотрены и проанализированы действующее законодательство Украины и требования европейского законодательства в сфере обращения с отходами. Предлагаются подходы к решению глобальной проблемы в контексте европейской интеграции, а именно: создание необходимой нормативной базы для сокращения судовых отходов и остатков грузов в море, а также предотвращения или ограничения негативного воздействия морских портов на окружающую среду и здоровье человека; создание современной инфраструктуры. Отсутствие регулирования оказывает прямое влияние на окружающую среду, на эффективность не только портов и транспортной отрасли, но и экономики в целом. Исследование направлено на выявление фундаментального критерия – обращение с отходами в портах Украины. Сделан вывод, что в Украине нет четкой организационной структуры обращения с отходами. Автор приходит к выводу, что необходимо использовать европейские стандарты обращения с отходами в портах.

Ключевые слова: порт, отходы, остатки груза, окружающая среда, законодательство Украины, Директивы ЕС.

UDC 349.6
JEL Q53
DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78

LEGAL REGULATION OF WASTE MANAGEMENT IN UKRAINE AND THE EU

Oleksandr Balabanov

Professor of the Department of Maritime Law
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2586-015X>

Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

Anastasiia Shparlo

Master of Law, Lawyer
anastasiyashparlo@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6683-724X>

*Odessa National Maritime University,
Attorneys association LOYALTY, Odessa, Ukraine*

Abstract. Ensuring the environment is safe for human life and health is one of the vital goals of the entire world community. Seaports inevitably affect the atmosphere, hydrosphere and soil. The main source of environmental pollution are merchant ships, which produce the most danger for the marine environment. The solution to the problem of waste management should be carried out through the state regulation, which should take into account the national characteristics of the population and the positive experience of European legislation. The author notes that the effective functioning and development of seaports depends on a number of factors, including the level of their technological and technical equipment, development of maritime infrastructure, compliance of the management system with modern international requirements, provision of regulatory framework. The current legislation of Ukraine and the requirements of the European legislation in the field of waste management are considered and analyzed. Approaches to solving the global problem in the context of European integration are proposed, namely: creating the necessary regulatory framework to reduce ship waste and cargo residues into the sea, as well as preventing or limiting the negative impact of seaports on the environment and human health; creation of modern infrastructure. The lack of regulation has a direct impact on the environment, on the efficiency of not only the port and transport industry, but also the economy as a whole. The study aims to highlight a fundamental criterion – waste management in the ports of Ukraine. It is concluded that in Ukraine there is no clear organizational structure of waste management. The author concludes that it is necessary to use European standards for waste management in ports.

Keywords: port, waste, cargo residues, environment, legislation of Ukraine, EU Directives.

Постановка проблеми. Бурхливий розвиток науково-технічного процесу призводить до збільшення обсягів виробництва. Результатом виробництва є не лише продукція, також утворюються відходи, поводження з якими необхідно регулювати пра-

вовими нормами. Відсутність вирішення проблеми знешкодження й утилізації відходів може призвести до глобальної світової катастрофи.

Оскільки порти – це основні центри в глобальних транспортних мережах, які підтримують логістичні

ланцюги, порти постійно стикаються з необхідністю адаптації до змін у економічному, інституційному та правовому аспектах.

За оперативними даними у січні-листопаді 2020 року морські порти України обробили 145,69 млн. т. вантажів.

У зв'язку з цим, виникає велике навантаження відходів та відходів від вантажу в портах, що створює екологічні та економічні проблеми, адже залишки від вантажів займають місце потенційного вантажу.

Сучасна система правового регулювання наразі потребує змін із вирішенням наступних проблем: проблеми правового запобігання утворенню великої кількості відходів; правового регулювання сортування відходів для подальшої утилізації; правового регулювання відповідальності, пов'язаної з утилізацією відходів, а також правового регулювання поведінки із залишками від вантажів.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Транспортне судноплавство – вид людської діяльності, у результаті яких відбуваються забруднення, вважає Дж. Уільямс [13. С. 28-29].

Так, С.М. Нунупаров зазначає, що морський транспорт один з перших зіткнувся з проблемою збереження чистоти Світового океану, оскільки у зв'язку зі специфікою конструкції морських суден, у процесі їх роботи створюються різноманітні види відходів, які потрапляють до морського середовища [8. С. 8].

Поведінка з відходами традиційно розглядається як національна справа, за винятком випадків, що стосуються передачі забруднення та

транскордонного переміщення відходів. У рамках цієї традиційної правової перспективи держави фактично вільні виробляти та утилізувати відходи, як вважають за потрібне, до тих пір, поки такі відходи не завдають шкоди поза їх національною юрисдикцією [15].

Завдання дослідження. Метою статті є дослідження одного з основних заходів протидії забрудненню моря – управління відходами в порту, аналіз сучасного законодавства України та законодавства ЄС, необхідність реформування системи правових норм для ефективного поводження з відходами, можливості застосування інноваційних підходів щодо комплексного вирішення проблем, пов'язаних із відходами в портовій галузі, а саме судових відходів та відходів від вантажу.

Також метою цієї статті є доведення необхідності впровадження комплексу заходів щодо створення портової інфраструктури з екологічно безпечного поводження з судовими відходами та вантажу та закріплення його на законодавчому рівні.

Основний матеріал дослідження. Захист довкілля є пріоритетним напрямом державної політики України.

У ст. 50 Конституції закріплено, що держава гарантує кожному право на безпечне для життя і здоров'я довкілля, що безпосередньо пов'язано з такими правами як право на життя і право на здоров'я, оскільки гідно жити та реалізовувати власні можливості людина може лише в безпечному навколишньому середовищі [6]. Закріплення права на безпечне для життя і здоров'я довкілля в Кон-

ституції означає, що держава бере на себе обов'язки з його забезпечення.

До однієї з найважливіших проблем в екологічній сфері належить проблема поводження з відходами.

Відповідно до Закону України «Про відходи» відходами є будь-які речовини, матеріали і предмети, що утворилися у процесі виробництва чи споживання, а також товари (продукція), що повністю або частково втратили свої споживчі властивості і не мають подальшого використання за місцем їх утворення чи виявлення і від яких їх власник позбувається, має намір або повинен позбутися шляхом утилізації чи видалення [3].

Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» встановлює обов'язок суб'єктів господарювання вживати ефективних заходів для зменшення обсягів утворення відходів, а також для їх утилізації, знешкодження або розміщення, на основі дозвільної системи.

У 2017 році була прийнята Національна стратегія управління відходами в Україні до 2030 року. Її метою є створення умов для підвищення стандартів життя населення шляхом впровадження системного підходу до поводження з відходами на державному та регіональному рівні, зменшення обсягів утворення відходів та збільшення обсягу їх переробки та повторного використання [9].

У Національній стратегії управління відходами до 2030 року в Україні визначається, що у країні в цій сфері склалася критична ситуація, яка характеризується подальшим розвитком екологічних загроз: обсяги утворення твердих побутових відходів в Україні становлять приблизно 49 млн.

куб. м, або близько 11 млн. т на рік, показник утворення відходів в Україні в середньому становить 250-300 кг на рік на людину і має тенденцію до зростання, річний обсяг генерування промислових відходів становить 419,2 млн. т, а обсяг накопичення у спеціально відведених місцях або об'єктах – 13,27 млрд. т, загальний обсяг накопичення небезпечних відходів становить 5 млрд. т.

Реалізація цієї стратегії сприятиме впровадженню системи управління відходами на інноваційних засадах; розробленню відповідного законодавства; покращенню стану навколишнього природного середовища, а також санітарного та епідемічного благополуччя населення.

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, зробила європейський вибір, який повинен відповідати високим вимогам охорони довкілля, в тому числі і у сфері управління відходами.

Як стверджують Гетьман А.П. «прагнення України до зближення екологічного законодавства з нормами ЄС обумовлено саме «європейським вибором» країни [1].

Таким чином, Україні необхідно посилити увагу на вирішення проблем навколишнього середовища, зокрема на одному із головних чинників негативного впливу на нього – відходах.

Директива 2008/98/ЄС передбачає запровадження чіткої ієрархії пріоритетів поводження з відходами: запобігання; підготовка до повторного використання; переробка; інший тип утилізації, наприклад для відновлен-

ня енергії; ліквідацію (видалення на звалища).

Українське законодавство частково відповідає цій п'ятиступеневій ієрархії пріоритету вирішенні питань поводження з відходами, яка має бути запроваджена у законодавство України про відходи. Директива вимагає встановити витрати таким чином, щоб відображати реальні природоохоронні витрати, пов'язані з утворенням та поводженням з відходами.

Тому має бути також впроваджений принцип «забруднювач платить», що зобов'язує виробника та утримувача відходів поводитися з відходами таким чином, щоб гарантувати високий рівень захисту довкілля та здоров'я людини.

Також Директива встановлює ціль – підготуватися до 2020 року до повторного використання та перероблення відходів, принаймні таких як папір, метал, пластик та скло з домогосподарств та, по можливості, з інших джерел, якщо їх потоки відходів подібні до відходів з домогосподарств, має бути збільшена щонайменше до 50 % за вагою.

У 2013 році була прийнята Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, що розроблена відповідно до Закону України «Про морські порти України», в якій зазначено завдання щодо створення (побудова, реконструкція) достатньої кількості приймальних портів споруд для забруднюючих речовин та відходів у т. ч. осадів баластних вод відповідно до вимог міжнародних конвенцій, до яких приєдналась або планує приєднатись Україна [5].

Зростаюча загроза забруднення морського середовища, загибелі живих ресурсів моря, потенційної шкоди, завданої здоров'ю людини внаслідок вживання в їжу морепродуктів, зниження обсягів видобутку морських біоресурсів і інші негативні наслідки широкого використання пластмас (дешевого, легко транспортується, але важко збирається, переробляється і знищеного відходу) усвідомлені, і в рішеннях ЄС намічені відповідні заходи.

Ознайомлення з приписами директиви і аргументами на користь її прийняття, викладеними в Обґрунтуванні, підготовленому Європейською Комісією, буде сприяти вирішенню однієї з найбільш гострих проблем у сфері запобігання забрудненню навколишнього середовища (в першу чергу, вод Світового океану) як у глобальному, так і в регіональному масштабі, в тому числі в Україні.

У червні 2019 року Директива (ЄС) 2019/883 про портові приймальні пункти для доставки відходів з суден, що скасувала Директиву № 2000/59/ЄС [2]. Виконання плану імплементації Директиви 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 р. Про портове приймальне обладнання для корабельних відходів та залишків вантажу, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 270 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері охорони навколишнього природного середовища на морському та річковому транспорті».

Ця Директива суттєво зміщує обов'язок забезпечити надання належ-

них портових приймальних засобів. Директива (ЄС) 2019/883 пропонує цінну можливість оцінити інтеграцію поводження з судовими відходами в рамках більш широкого законодавства ЄС про відходи та національних планів поводження з відходами.

Вона спрямована на захист морського середовища від негативних наслідків відходів суден, що використовують порти ЄС, шляхом вдосконалення портових приймальних пристосувань для відходів з суден.

Для вирішення проблем, пов'язаних із регулюванням відходів, цей документ стосується поводження з відходами, що утворюються на борту суден (через машини, вантажі та житлові приміщення) після їх скидання на сушу до портових приймальних установ. Суднові відходи були обрані, оскільки вони випадково регулюються в режимі забруднення моря. На міжнародному рівні відходи суден регулюються Міжнародною конвенцією про запобігання забрудненню з суден 1973 р., Зміненою її Протоколом 1978 р. (далі MARPOL) [7]. Наслідком стала розробка профілактичного режиму, який суворо регулює шкідливі речовини (включаючи відходи) під час перебування в морі, обмежуючи скиди в морське середовище. Зосередження уваги на запобіганні забрудненню в конкретних середовищах (наприклад, море) залишає мало місця для підходу до відходів життєвого циклу щодо поводження з відходами після їх скидання на сушу. Отже, існує ризик трансформації морського забруднення кораблів у наземне.

На відміну від MARPOL, яка в загальних рисах стосується шкідливих речовин, Стаття 2 (3) Директива

(ЄС) 2019/883 чітко використовує термінологію «відходи з суден» стосовно експлуатаційних залишків, що утворюються в машинних відділеннях, вантажних приміщеннях та житлових приміщеннях судна, що підпадає під дію Додатків I, II, VI, V та VI MARPOL.

Існує важливе застереження щодо MARPOL Додатка V, тобто, сміття. Цей Додаток було всебічно переглянуто в 2011 році (MEPC), коли були розроблені нові категорії сміття, включаючи «залишки вантажу». Правило 1 (2) згаданого Додатку визначає залишки вантажу як:

«Будь-які залишки будь-якого вантажу, на який не поширюються інші додатки до цієї Конвенції і які залишаються на палубі або в трюмах після завантаження або розвантаження, включаючи завантаження та вивантаження надлишків або розливу, будь то у вологому або сухому стані або потрапляють у промивну воду але не включає вантажний пил, що залишається на палубі після підмітання, або пил на зовнішніх поверхнях судна» [14].

Незважаючи на те, що Директива включає вантажні залишки у визначенні «відходи з суден», категорія «вантажні залишки» залишається у статті 2 (5), і на ці залишки все ще поширюються окремі зобов'язання, наприклад, системи відшкодування витрат. На практиці труднощі з перекладом зберігатимуться. З тексту Директиви (ЄС) 2019/883 видно, що залишки вантажу, як визначено у Додатку V до MARPOL, підлягають різним зобов'язанням та виключенням.

Директива (ЄС) 2019/883 робить позитивний крок для забезпечення того, щоб інформація про доставку відходів була доступною для правоохоронних органів. Відповідно до статті 6 (2), «Інформація з попереднього повідомлення про відходи передається в електронному вигляді» через Союзню морську інформаційно-обмінну систему (SafeSeaNet). Крім того, стаття 6 (3) накладає обов'язок повідомляти та обмінюватися інформацією «із відповідними органами влади». Це вітається розвитком подій, оскільки інформація повинна передаватися незалежно від участі портових адміністрацій у зборі та поводженні з такими відходами.

Додаток II Директиви (ЄС) 2019/883 про портові приймальні прилади для утворення суднових відходів та залишки вантажу містить переглянута Форму попереднього повідомлення ІМО про доставку відходів до портових приймальних пунктів, яка точно відповідає форматам ІМО. Відображає поправки MARPOL, Додаток V. Очікується, що судна повідомлять про кількість відходів, «фактично доставлених у порт». Інформація потенційно може бути використана для розробки планів поводження з відходами.

Враховуючи підходи до життєвого циклу до відходів, зростає усвідомлення того, що з відходами суден не можна поводитися ізольовано від інших «наземних відходів». Відповідно до статті 2 Директиви (ЄС) 2019/883, відходи з суден вважатимуться відходами у значенні статті 3 (1) Директиви 2008/98/ЄС про відходи (надалі Рамкова директива про відходи). Це положення стає актуальним для

поводження з відходами після їх скидання до портових приймальних установ, оскільки, поки на борту суден, управління цими речовинами, включаючи їх випадкові та експлуатаційні скиди.

Директива (ЄС) 2019/883 передбачає збір відходів у портових приймальних закладах, але управлінська діяльність, пов'язана з транспортуванням, переробкою, повторним використанням, відновленням та остаточним захороненням, повинна відповідати Рамковій директиві про відходи та іншому відповідному законодавству ЄС про відходи. Загальні обов'язки, викладені в Рамковій директиві про відходи, також повинні керувати застосуванням Директиви (ЄС) 2019/883, включаючи захист здоров'я людей та навколишнього середовища, як це встановлено у статті 13. Держави зобов'язані вжити заходів для досягнення такої загальної обов'язок.

Поводження з судновими відходами також повинно дотримуватися ієрархії поводження з відходами, тобто пріоритетного порядку, який класифікує «запобігання відходам» як найбільш бажаний варіант, за яким слід підготовка до повторного використання, переробка, інші операції з утилізації та остаточне захоронення.

Плани прийому та поводження з відходами не застосовують ієрархію відходів, оскільки законодавство про відходи не було розроблено з урахуванням особливостей судноплавства. Портові органи можуть зіткнутися з труднощами при застосуванні зобов'язань щодо відходів у морському контексті. Наступна перешкода стосується оцінки того, чи застосовується певне національне чи муніципальне

законодавство до відходів, що доставляються до портових приймальних установ.

Згідно з новими правилами, судна будуть платити непрямий збір для покриття витрат на схему, надаючи їм право доставляти свої відходи до порту незалежно від того, доставляють вони будь-які відходи чи ні. Цей збір також застосовуватиметься до риболовецьких суден та рекреаційних суден, спрямованих на те, щоб допомогти запобігти викинутим рибальським сіткам та відходам, випадково спійманим у рибальських мережах, що прямують у море.

У деяких випадках, якщо судно доставляє надзвичайну кількість відходів, може стягуватися додаткова пряма плата, щоб гарантувати, що витрати, пов'язані з отриманням таких відходів, не створюють непропорційного навантаження на систему відшкодування витрат порту.

Плата може бути диференційована залежно від, наприклад, категорії, типу та розміру судна та типу перевезень, яким займається судно. Знижена плата застосовується до «зелених кораблів», тобто суден, які можуть демонструвати зменшену кількість відходів та стійке поводження з бортовими відходами.

Висновки. Згідно з Угодою про асоціацію України з ЄС, нашій країні необхідно імплементувати Директиву (ЄС) 2019/883 про портові приймальні пункти для доставки відходів з суден, що скасувала Директиву № 2000/59/ЄС, оскільки в затвердженні вищезазначених норми Директиви полягає вирішення проб-

леми правового регулювання поводження з відходами та залишками вантажів в портах України, адже це становить проблеми в екологічних та економічних аспектах.

Відповідно до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про морські порти України» функціонування та розвиток морських портів здійснюється за принципом забезпечення безпеки мореплавства.

Державна система забезпечення безпеки судноплавства, належний стан якої є визначальною умовою конкурентоспроможності українських морських торговельних портів на світовому ринку, не повною мірою відповідає вимогам міжнародних стандартів, зокрема стосовно виконання міжнародних зобов'язань України у природоохоронній галузі.

На виконання додатка XVII «Нормативно-правове наближення» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та на виконання положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, згідно з якими передбачено наближення національного законодавства у сфері послуг з міжнародних морських перевезень до права Європейського Союзу, а саме: підрозділу 7 «Транспортні послуги» частини п'ятої «Нормативно-правова база» глави 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею».

У зв'язку з імплементацією положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (далі – план заходів), що обумовлено невиконанням схвалених раніше планів імплементації положень *acquis* Європейського Союзу у галузі морського та внутрішнього водного транспорту, зазначених у додатках XVII і XXXII до Угоди про асоціацію. План заходів враховує усі заходи, необхідні для імплементації до законодавства України положень зазначених документів Європейського Союзу, а саме внесення відповідних змін до:

– наказу Міністерства транспорту «Щодо порядку прийняття залишків вантажу з суден» від 10.04.2001 № 205 «Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України» в частині прийняття залишків вантажу з суден; щодо поняття «залишки вантажу» відповідно до Додатка V MARPOL; щодо прийняття залишків вантажу з суден щодо прийняття та утилізації відходів з суден;

– наказу Міністерства інфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» в частині отримання збору;

– визначення обов'язків державних органів, установ, операторів терміналів, капітанів суден, що заходять в порт, та порядку взаємодії між всіма зацікавленими сторонами (зміна КУпАП, ККУ та санкції за невиконання).

Згідно із зазначеним, основним напрямом підвищення екологічної безпеки портів є створення сучасної інфраструктури стосовно поводження з судновими відходами та залишками вантажів, ефективність якої визначається сучасним рівнем організації її діяльності та технічним рівнем приймального обладнання. Створення такої інфраструктури можливе тільки за умов існування необхідної нормативно-правової основи, одним із важливих елементів якої повинен стати Технічний регламент про портове приймальне обладнання для приймання утворюваних на суднах відходів і залишків вантажу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гетьман А.П. *Правовые проблемы экологической политики Европейского Союза и Украины*. Харьков: Право. 2014. 280 с.
2. Директива ЄС 2019/883 про портові приймальні пункти для доставки відходів з суден. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883> (2020, грудень, 01).
3. Закон про відходи, 1998. Верховна рада України. *Відомості Верховної Ради України*, 36-37, 242.
4. Закон про охорону навколишнього природного середовища 1991. Верховна рада України. *Відомості Верховної Ради України*, 41, 546.
5. Закон про морські порти України, 2013. Верховна рада України. *Відомості Верховної Ради України*, 7, 407.

6. Конституція України, 1996. Верховна рада України. Відомості Верховної Ради України, 30, 141.
7. Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден, 1973 р. (Міжнародна морська організація). EcoLex. URL: <http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-000113.txt> (2020, грудень, 02).
8. Нунупаров С.М. Предотвращение загрязнения моря с судов. Транспорт. 1985. 288 с.
9. Розпорядження про схвалення Національної стратегії управління відходами в Україні на період до 2030 року (2017) (Кабінет Міністрів України). Офіційний вісник України, 94, 2859.
10. Розпорядження про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року від 11.07.2013. Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України, 61, 2194.
11. Розпорядження Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері дипломування моряків на морському та річковому транспорті від 25.03.2015. Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України, 270
12. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, укладеною 2014. Верховна рада України. Відомості Верховної Ради України, 40, 2021.
13. Уильямс Дж. Основы контроля морских загрязнений. Ленинград. 1984. 136 с.
14. (MEPC) (2011), Resolution MEPC.201(62) Revised MARPOL Annex V. URL: https://www.amsa.gov.au/file/1420/download%3Ftoken%3D_pIC8Lds&ved=2ahUKEwjRwq-mtc3tAhWrtYsKHfNtBLEQFjAAegQIARAB&usq=AOvVaw1CVaVeiHCGC7S
15. Rayfuse R. Waste management and the green economy. Cheltenham. Edward Elgar Publishing. 2016. 256 pp.

REFERENCES

1. Hetman, A.P. (2014). *Pravovye problemy ekolohycheskoi polytyky Evropeiskoho Soiuzu y Ukrainy*. [Legal problem of environmental policy of the EU and Ukraine]. Kharkov: Pravo, 280 [in Russian]
2. Directive EU 2019/883 on port reception facilities for the delivery of waste from ships. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0883> (2020, December, 01).
3. *Zakon pro vidkhody (1998) [On Waste]*. Verkhovna Rada Ukrainy. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Statements of Verkhovna Rada of Ukraine, 36-37, 242 [in Ukrainian].
4. *Zakon pro okhoronu navkolysnnoho pryrodnoho seredovyshcha (1991) [On Environmental Protection]*. Verkhovna Rada Ukrainy. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine 41, 546 [in Ukrainian].

5. *Zakon pro morsjki portu Ukrainy (2013) [On Ukrainian Sea Ports]. Verkhovna Rada Ukrayiny. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Statements of Verkhovna Rada of Ukraine, 7, 407 [in Ukrainian].*
6. *Konstytutsiia Ukrainy (1996) [Constitution of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Statesments of Verkhovna Rada of Ukraine, 30, 141 [in Ukrainian].*
7. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (International Maritime Organization). EcoLex. Retrieved from: <http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-000113.txt> (2020, December, 02).*
8. *Nunuparov, S.M. (1985). Predotvrashchenye zahriazneniya moria s sudov. [Prevention of marine pollution of ships]. Moskva. Transport, 288 [in Russian].*
9. *Rozporaidjennia pro shvalennia Nacionaljnyi strategiyi upravlinnia vidkhodamy v Ukrainu na period do 2030 roku (2017) [Order on Approval of the Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038. Cabinet Of Ministers of Ukraine. Oficijnuj visnyk Ukrainy – Official Bulletin of Ukraine, 94, 2859 [in Ukrainian].*
10. *Rozporaidjennia pro zatverdzhennia Strategiyi rozvytku morskykh portiv Ukrainu na period do 2038 roku (2013) [Order on Approval of the National Waste Management Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Cabinet Of Ministers of Ukraine. Oficijnuj visnyk Ukrainy – Official Bulletin of Ukraine, 61, 2194. [in Ukrainian].*
11. *Rozporaidjennia pro shvalennia rozroblenykh Ministerstvom infrastruktury planiv implementatsii deiakyykh aktiv zakonodavstva YeS u sferi okhorony navkolyshnoho pryrodnoho seredovyshcha na morskomu ta richkovomu transporti” (2015) [Order approving the plans developed by the Ministry of Infrastructure for the implementation of certain acts of EU legislation in the field of environmental protection in maritime and river transport. Cabinet Of Ministers of Ukraine. Oficijnuj visnyk Ukrainy –Official Bulletin of Ukraine, 270 [in Ukrainian].*
12. *Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovaryystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony, ukladenoiu 2014 [Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part, concluded, 2014]. Verkhovna Rada Ukrayiny. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Statements of Verkhovna Rada of Ukraine, 40, 2021 [in Ukrainian].*
13. *Williams, J. (1984). Osnovy kontroliia morskykh zahriazneniyi. [Fundamentals of marine pollution control]. Leninhrad, 136 [in Russian].*

14. (MEPC) (2011). Resolution MEPC.201(62) Revised MARPOL Annex V. Retrieved from: https://www.amsa.gov.au/file/1420/download_%3Ftoken%3D_pl_C8Lds&ved=2ahUKEwjRwq-mtc3tAhWrtYsKHfNtBLEQFjAAegQIARAB&usg=AOvVaw1CVaVeiHCGC7S A8bIoZ4Jm.
15. Rayfuse, R. (2016). *Waste management and the green economy*. Cheltenham. Edward Elgar Publishing, 256.

Стаття надійшла до редакції 18.11.2020

Посилання на статтю: Балобанов О.О., Шпарло А.О. правове регулювання поводження з відходами в Україні та ЄС // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: 36. наук. праць, 2020. № 4 (73). С. 67-78. DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78.

Article received 18.11.2020

Reference a JournalArtic: Balobanov, Oleksandr & Shparlo, Anastasiia (2020). Legal regulation of waste management in Ukraine and the EU. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 4 (73), 67-78. DOI 10.31375/2226-1915-2020-4-67-78.