УДК 341.225
DOI https://doi.org/10.32782/klj/2026.3.53

Панченко І. М.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри загальнофахової підготовки та морської безпеки
Херсонської державної морської академії
ORCID: 0000-0003-4545-3794

КОНТРОЛЬ ВІДПОВІДНОСТІ СУДЕН МІЖНАРОДНИМ МОРСЬКИМ КОНВЕНЦІЯМ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА ТА ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Анотація. У статті здійснено комплексний теоретико-правовий аналіз контролю відповідності морських суден вимогам міжнародних конвенцій як ключового інструменту забезпечення безпеки мореплавства та захисту морського середовища. Досліджено правову природу інспектування суден, спрямованого на превентивне запобігання аваріям та недопущення виходу в море субстандартного флоту. Розкрито міжнародно-правову основу контролю відповідності суден, де особливу увагу приділено положенням таких ключових конвенцій, як UNCLOS, SOLAS, MARPOL та STCW. Простежено інституційну еволюцію нагляду від поодиноких перевірок до глобальних цифрових мереж, зокрема платформи GISIS та обов'язкового аудиту держав-членів ІМО.

Доведено, що системна криза інституту реального зв'язку та поширення практики зручних прапорів змістили центр тяжіння правозастосовчої діяльності в бік державного портового контролю. Визначено правову проблему делегування повноважень класифікаційним товариствам та окреслено межі їхньої юридичної відповідальності у разі морських аварій. Особливу увагу приділено правовим аспектам дистанційного супутникового та авіаційного спостереження (AIS, LRIT, CleanSeaNet), які дозволяють долати латентність екологічних правопорушень, але загострюють питання юрисдикційних меж прибережних держав та реалізації права на переслідування по гарячих слідах. Виявлено матеріально-технічну диспропорцію між державами, що призводить до появи зон послабленого портового контролю та накопичення субстандартного флоту.

Для подолання виявлених диспропорцій запропоновано стратегічні напрями модернізації міжнародно-правового регулювання, що передбачають цифровізацію взаємодії морських адміністрацій та уніфікацію системи покарань. Насамперед обґрунтовано необхідність конвенційного закріплення обов'язку держав щодо взаємного автоматизованого доступу до національних баз даних інспекцій для унеможливлення недобросовісної перереєстрації суден. Другим кроком визначено розробку під егідою ІМО уніфікованої шкали мінімальних граничних майнових санкцій, здатних забезпечити превентивний ефект та позбавити економічного сенсу експлуатацію субстандартних суден у будь-якому морському регіоні.

Ключові слова: *безпека мореплавства, міжнародні морські конвенції, морське право, держава порту, держава прапора, субстандартне судно, захист морського середовища.*

Panchenko I. M. Control of vessel compliance with international maritime conventions as an instrument for ensuring safety of navigation and protection of the marine environment

Abstract. The article provides a comprehensive theoretical and legal analysis of control of vessel compliance with international maritime conventions as a key instrument for ensuring safety of navigation and protection of the marine environment. The legal nature of vessel inspection aimed at accident prevention and preventing a substandard fleet from putting to sea is investigated. The international legal basis for control of vessel compliance is revealed, with special attention paid to the provisions of such key conventions as UNCLOS, SOLAS, MARPOL, and STCW. The institutional evolution of supervision from isolated inspections to global digital networks, including the GISIS platform and the mandatory IMO Member State Audit Scheme, is traced.

It is proven that the systemic crisis of the genuine link institution and the spread of the practice of flags of convenience have shifted the center of gravity of enforcement activity toward Port State Control. The legal

© Панченко І. М., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу CC BY 4.0

problem of delegating authority to classification societies is identified and the boundaries of their legal liability in case of maritime casualties are outlined. Special attention is paid to the legal aspects of remote satellite and aerial monitoring (AIS, LRIT, CleanSeaNet), which allow overcoming the latency of environmental offenses but sharpen the issue of jurisdictional boundaries of coastal States and the exercise of the right of hot pursuit. A material and technical disparity between States is identified, leading to the emergence of areas of relaxed port control and the accumulation of substandard vessels.

To overcome these disparities, strategic directions for the modernization of international legal regulation are proposed, providing for the digitization of interaction between maritime administrations and the unification of the penalty system. First, the necessity of conventional anchoring of the obligation of States to provide mutual automated access to national inspection databases to prevent unfair re-registration of vessels is substantiated. The second step is the development under the auspices of the IMO of a unified scale of minimum limit financial sanctions capable of providing a preventive effect and depriving the operation of substandard vessels of economic sense in any maritime region.

Key words: *safety of navigation, international maritime conventions, maritime law, port state control, flag state, substandard vessel, protection of the marine environment.*

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку глобального торговельного судноплавства характеризується збільшенням інтенсивності перевезень, ускладненням логістичних ланцюгів та технологічною модернізацією флоту. Зазначені тенденції забезпечують ефективність світової економіки, проте об'єктивно генерують високі ризики техногенного та екологічного характеру. Забезпечення безпеки мореплавства та захисту вразливих морських екосистем від забруднення з суден належить до пріоритетних завдань міжнародної спільноти. Попри наявність розгалуженої системи міжнародно-правових договорів, ратифікація конвенцій сама по собі не гарантує автоматичного зниження рівня аварійності чи недопущення незаконних скидів шкідливих речовин. Юридична дієвість міжнародного морського правопорядку безпосередньо залежить від ефективності інструментів контролю за реальним виконанням конвенційних вимог безпосередньо на борту суден. У зв'язку з цим виникає наукова та практична потреба системного дослідження верифікації відповідності суден як цілісного правового та технічного інституту.

Стан наукового дослідження проблеми демонструє наявність кількох доктринальних підходів. Традиційно в літературі домінує інституційний підхід, зосереджений на вивченні нормативних повноважень держав прапора, держав порту та Міжнародної морської організації (далі – ІМО). Проте останнім часом дедалі частіше з'являються прагматичні ризик-орієнтовані концепції та дослідження цифрового виміру морського права. Разом з тим, існує дефіцит комплексних досліджень, присвячених системному аналізу правового регулювання контролю за виконанням міжнародних морських конвенцій, у яких би реалізація наглядових повноважень прибережних держав та застосування новітніх засобів верифікації розглядалися у межах єдиного академічного викладу.

Метою дослідження є комплексний теоретико-правовий аналіз інструментів перевірки відповідності морських суден вимогам міжнародних конвенцій, визначення ролі інституційних механізмів та цифрових технологій у забезпеченні безпеки судноплавства, а також окреслення шляхів подолання юрисдикційних перешкод на шляху модернізації морського правопорядку. Для досягнення цієї мети поставлено завдання з'ясувати правову природу контрольних заходів, проаналізувати базовий конвенційний масив, простежити еволюцію Глобальної інтегрованої системи морської інформації (далі – GISIS) та обов'язкового аудиту держав-членів ІМО, розкрити правові межі діяльності держав прапора, держав порту та класифікаційних товариств, а також дослідити правові аспекти дистанційного нагляду та юрисдикційні обмеження у виключних економічних зонах і відкритому морі.

Виклад основного матеріалу. Дослідження інституту моніторингу у сучасному міжнародному морському праві вимагає чітко орієнтованого підходу, де головним напрямом аналізу виступає судно та діяльність судновласника щодо забезпечення його відповідності міжнародним стандартам. З правової точки зору, цей процес виступає як спеціалізована форма контролю та нагляду за тим, як морські

судна, їхні оператори та екіпажі дотримуються вимог міжнародних конвенцій. Сутність зазначеної діяльності полягає у безперервному зборі, аналізі та оцінці відомостей про фактичний технічний стан судна, безпеку його експлуатації та недопущення забруднення морського середовища.

Правова природа таких перевірок відображає перехід від реактивного підходу до превентивної моделі, де нагляд є інструментом управління ризиками. Його завдання не просто покарати за порушення, а не допустити виходу в море субстандартного судна, яке через технічні несправності або некомпетентність екіпажу становить загрозу для людського життя та екології. Юридичною підставою для впровадження такого контролю є міжнародні договори та конвенції, які вимагають, щоб кожне судно постійно перебувало під наглядом і підтверджувало свою відповідність конвенційним параметрам.

Система суб'єктів у цьому процесі ділиться на дві ключові групи. Першу, базову групу складають судновласники (оператори суден), які несуть первинну відповідальність за технічний стан флоту, та екіпажі суден. Другу групу складають контролюючі органи. Держава прапора здійснює первинний нагляд за суднами свого реєстру. Держава порту виступає додатковим інструментом верифікації, перевіряючи іноземні судна, що заходять у її порти. Визнані організації (класифікаційні товариства) виступають експертними суб'єктами, яким делеговано право проводити технічні огляди [1]. На глобальному рівні ІМО координує ці процеси, забезпечуючи єдність вимог до судноплавства.

Об'єктами перевірки є матеріально-технічні, експлуатаційні та організаційні складові системи забезпечення безпеки міжнародного судноплавства. Головним об'єктом є судно як складний інженерний комплекс, де нагляду підлягає міцність корпусу, справність механізмів, навігаційного та рятувального обладнання. Другим об'єктом є діяльність судновласника у сфері управління безпекою та наявність процедур протидії ризикам. Третім об'єктом виступає екіпаж судна, його здатність безпечно керувати транспортним засобом та діяти в аварійних ситуаціях. З позиції широкого наукового погляду, сутність оцінки суден можна розглядати через різні доктринальні підходи. Класичний інституційний підхід робить акцент на суворому дотриманні формальних процедур сертифікації, натомість сучасний ризик-орієнтований підхід пропонує фокусувати інспектування на суднах та операторах із високим індексом ризику або незадовільними показниками безпеки судноплавства, що дозволяє оптимізувати ресурси контролюючих органів.

Нормативно-правову основу наглядової діяльності формує комплексна система міжнародних конвенцій, що регламентують стандарти безпеки цивільного судноплавства. Конвенція ООН з морського права 1982 року (далі – UNCLOS) становить правову основу для функціонування всієї системи морського правопорядку. Стаття 94 UNCLOS чітко визначає, що контроль має поширюватися на кожне конкретне судно, яке несе прапор держави, в технічній, адміністративній та соціальній сферах. Водночас статті 218 та 220 Конвенції наділяють держави порту та прибережні держави повноваженнями щодо проведення перевірок та інспектування іноземних суден з метою забезпечення захисту морського середовища від забруднення [2]. Головним технічним документом для верифікації суден є Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року (далі – SOLAS), яка містить вимоги до конструкції, стабільності та навігаційних засобів судна. Відповідно до SOLAS, відсутність конвенційних свідоцтв або їх невідповідність фактичному стану судна є правовою підставою для визнання судна субстандартним та заборони його експлуатації [3].

Екологічні параметри, яким має відповідати судно, визначені Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (далі – MARPOL). Вона вимагає оснащувати судна обладнанням для запобігання нафтовому забрудненню, контролю викидів та утилізації сміття, а інспектування спрямоване на перевірку роботи цих систем і ведення суднових журналів [4]. Особливе місце у системі безпеки посідає людський складник, термінологічне визначення якого у міжнародно-правовій доктрині зазнало суттєвої еволюції. Якщо раніше традиційно використовувалося поняття «людський фактор», то у сучасній практиці ІМО та положеннях Конвенції про підготовку

і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (далі – STCW) закріплено більш точний та об'ємний термін «людський елемент» [5]. Така зміна підходів зумовлена тим, що нове поняття є значно ширшим, оскільки воно охоплює не лише індивідуальні помилки, а й увесь комплекс професійних, соціальних та організаційних відносин на борту судна [6]. Відповідно до цього, нагляд у межах STCW спрямований на перевірку укомплектованості судна екіпажем згідно зі стандартами щодо безпечного складу, верифікацію легітимності професійних дипломів та контроль за дотриманням режиму праці та відпочинку задля запобігання втомі моряків.

Формування цього конвенційного масиву віддзеркалювало тривалу трансформацію підходів світової спільноти. Історичний розвиток інструментів контролю пройшов шлях від поодиноких перевірок держави прапора до створення глобальних інформаційних мереж, оскільки швидке зростання флоту та поява практики використання зручних прапорів дозволяли багатьом суднам уникати реальних перевірок. Це змусило переорієнтувати механізми верифікації в бік цифровізації, результатом чого стало створення Глобальної інтегрованої системи морської інформації. Ця цифрова платформа IMO кардинально змінила підхід до оцінки суден. Дані про технічний стан конкретного судна, виявлені дефекти або факти його затримання одразу вносяться до єдиної бази даних і стають доступними морським адміністраціям у режимі реального часу.

Згодом виник механізм обов'язкового аудиту держав-членів IMO, який став вищим етапом еволюції міжнародно-правової системи контролю за дотриманням конвенційних стандартів. Він перевіряє, чи здатна державна морська адміністрація забезпечити належний нагляд за суднами під своїм прапором та іноземними суднами у своїх портах [7]. Непроходження державою такого аудиту є прямим свідченням для міжнародної морської спільноти та контролюючих органів інших країн про те, що судна під її прапором мають високий ризик невідповідності конвенційним стандартам, що автоматично підвищує увагу до них з боку інспекторів у всьому світі.

Практична реалізація міжнародних стандартів судноплавства починається з виконання державою прапора її первинних обов'язків. Проте цей механізм стикається із системною кризою інституту зручних прапорів. Багато держав керуються виключно комерційною вигодою у вигляді реєстраційних зборів, свідомо мінімізуючи рівень реальних технічних перевірок. Це створює правову ситуацію, за якої формальний зв'язок між державою та судноплавною компанією стає фіктивним, що прямо суперечить вимозі Конвенції UNCLOS щодо наявності реального зв'язку. Міжнародне морське право, закріплюючи вимогу щодо наявності реального зв'язку між державою та судном, все ще стикається із проблемою відсутності універсальних інструментів прямого примусу до її дотримання на рівні єдиної міжнародної інституції. Шляхи підвищення ефективності виконання цих зобов'язань лежать у площині посилення інституційної відповідальності держав прапора через розширення повноважень IMO щодо реагування на систематичні порушення, зокрема шляхом врахування результатів обов'язкових аудитів при визначенні загального індексу ризику всього суднового реєстру держави.

Нездатність окремих держав прапора забезпечити належний рівень перевірок змусила сформувати другий рубіж безпеки – контроль держави порту. Цей правовий інститут дозволяє перевіряти іноземні судна у своїй юрисдикції на відповідність Конвенціям SOLAS, MARPOL, STCW та іншим нормативно-правовим актам. Діяльність у цій сфері організована за регіональним принципом на підставі регіональних меморандумів про взаєморозуміння, які охоплюють майже всі ключові морські регіони світу, де найбільш впливовими є Паризький [8] та Токійський меморандуми [9]. Роль цих меморандумів полягає у гармонізації процедур перевірок та створенні системи обміну даними на основі динамічних матриць ризику [10], які автоматично розраховують пріоритетність інспектування кожного судна. Застосування такого заходу правового примусу, як затримання судна в порту до повного усунення виявлених невідповідностей, тягне за собою суттєві фінансові втрати для судновласника, що безпосередньо стимулює його

інвестувати у підтримання належного технічного стану флоту.

Паралельно, з метою подолання дефіциту власного інспекторського персоналу морських адміністрацій, відбувся розвиток інституту визнаних організацій, серед яких провідну роль посідають класифікаційні товариства [11]. Через укладення двосторонніх угод держави делегують цим спеціалізованим експертним установам окремі повноваження щодо проведення технічних оглядів суден, оцінки їх відповідності та видачі конвенційних свідоцтв від імені уряду. Така модель делегування породжує складну правовую проблему визначення меж відповідальності. У випадку морської аварії виникає юридична колізія щодо того, хто саме має нести відповідальність – класифікаційне товариство, яке видало свідоцтво, чи держава, яка делегувала йому відповідні функції. Сучасна судова практика та еволюція міжнародно-правових норм свідчать про поступове обмеження імунітету визнаних організацій шляхом включення у контракти положень про їхню фінансову відповідальність за грубу недбалість інспекторів.

Модернізація механізмів перевірки відповідності суден пов'язана із впровадженням систем дистанційного спостереження, які функціонують паралельно з традиційними методами фізичного інспектування судна біля причалу. Базовим інструментом такого операційного контролю є Автоматична ідентифікаційна система (далі – AIS), що забезпечує безперервну передачу в ультракороткохвильовому діапазоні статичних та динамічних параметрів судна [12]. Її супутниковий сегмент перетворив систему на глобальний інструмент дистанційного спостереження за рухом суден у відкритому морі. Для забезпечення стратегічного рівня безпеки було впроваджено Систему розпізнавання та відстеження суден на далекій відстані (далі – LRIT), яка використовує захищені супутникові канали [13]. Прибережні держави отримали право отримувати інформацію про будь-яке судно, що прямує в їхні порти, на відстані до однієї тисячі морських миль від узбережжя, що дозволяє заздалегідь оцінити ризики до входу судна у територіальне море.

Спектр можливостей супутникових технологій виявляється незамінним для подолання латентних екологічних правопорушень у відкритому морі, оскільки використання радіолокаційного зондування дозволяє цілодобово фіксувати незаконні скиди забруднюючих речовин, що раніше було неможливим через обмеженість засобів візуального спостереження в нічний час. Технологічний прорив пов'язаний із впровадженням космічного радіолокаційного зондування та безпілотних літальних апаратів. Європейська супутникова служба CleanSeaNet в режимі реального часу аналізує радарні знімки морської поверхні, автоматично виявляючи характерні плями скидів за суднами-порушниками [14]. Застосування цих технологій створює спектр правових питань щодо допустимості використання таких даних як доказів у судовому процесі. Для притягнення судновласника до відповідальності використовуються також безпілотні апарати, оснащені газоаналізаторами (так звані «нюхачі»), які аналізують хімічний склад вихлопних газів на предмет перевищення рівня сірки у паливі [15]. Дані дистанційного нагляду є підставою для негайного проведення фізичного інспектування судна державою порту та відбору проб палива, а знімки інтегруються у доказову базу для накладення штрафів.

Отримання цифрових доказів актуалізує проблему меж реалізації владних повноважень прибережних держав, оскільки головною юридичною перешкодою є специфіка розмежування сфер дії державних юрисдикцій. У відкритому морі базовим залишається принцип виключної юрисдикції держави прапора, який обмежує можливості інших країн щодо проведення примусового інспектування. Водночас, якщо супутниковий або авіаційний нагляд чітко фіксує факт масштабного правопорушення у відкритому морі чи виключній економічній зоні, прибережна держава має право реалізувати право на переслідування по гарячих слідах (ст. 111 Конвенції UNCLOS) з метою зупинки та затримання судна-порушника, за умови, що таке переслідування було розпочате у межах її юрисдикції та тривало безперервно [2].

У виключних економічних зонах правовий режим захисту середовища базується на компромісі між інтересами судноплавства та екологічною безпекою. Стаття 220 Конвенції

UNCLOS чітко регламентує градацію примусових заходів прибережної держави. За наявності обґрунтованих підстав вважати, що судно вчинило незаконний скид, держава може запросити інформацію про ідентифікацію судна. Фізичний огляд судна дозволяється, якщо правопорушення призвело до значного викиду, що загрожує забрудненням. Натомість право на порушення судового розгляду та затримання іноземного судна виникає лише тоді, коли правопорушення спричинило або загрожує спричинити серйозну шкоду узбережжю чи живим ресурсам. Такі обмеження суттєво ускладнюють притягнення винних осіб та судновласників до відповідальності за систематичні скиди, оскільки право застосування реальних санкцій за некатастрофічні забруднення часто передається до виключної юрисдикції держав прапора, які не завжди мають технічні можливості для здійснення належного контролю на значній відстані від своїх кордонів.

Ефективність глобального нагляду упирається також в економічну та технологічну асиметрію між державами [16, с. 8]. Впровадження сучасних інструментів верифікації – центрів обробки даних LRIT, безпілотних комплексів, інтелектуальних систем аналізу ризиків – вимагає колосальних інвестицій та кадрів. У той час як провідні морські держави створюють повністю цифровізовані системи контролю у своїх водах, багато країн Африки, Латинської Америки та Океанії не мають фінансової можливості утримувати навіть базовий штат кваліфікованих інспекторів. Ця нерівність призводить до виникнення зон послабленого портового контролю – регіонів, де через слабкість нагляду накопичуються субстандартні судна, оскільки недобросовісні судновласники переорієнтовують свої логістичні маршрути через порти країн із низьким рівнем контролю.

Подолання виявленої технологічної та регуляторної диспропорції потребує модернізації чинної нормативної бази. Першим ключовим напрямом є нормативне закріплення принципу абсолютної прозорості та транскордонного обміну інформацією. Це передбачає імплементацію на рівні конвенцій ІМО імперативного зобов'язання держав забезпечувати автоматизований доступ до національних баз даних морських інспекцій. Це позбавить недобросовісних судновласників можливості експлуатувати технічно несправні судна шляхом їх швидкого переведення з одного реєстру до іншого. Другим напрямом є гармонізація та уніфікація санкцій за порушення конвенційних вимог. На сучасному етапі розміри майнових стягнень кардинально варіюються залежно від національного законодавства конкретної держави порту. Відсутність уніфікованого міжнародного стандарту покарань дозволяє судноплавним компаніям розглядати ймовірні штрафні санкції як допустимі фінансові ризики та закладати їх у структуру операційних витрат. Модернізація правового регулювання вимагає розробки під егідою ІМО обов'язкової шкали мінімальних граничних розмірів санкцій, які б мали реальний превентивний ефект і робили експлуатацію субстандартних суден економічно недоцільною незалежно від місця виявлення правопорушення.

Висновки. Проведене дослідження свідчить, що інститут моніторингу відповідності суден у сучасному міжнародному морському праві трансформувався у комплексну превентивну модель управління ризиками. Ця діяльність, що базується на конвенційній системі UNCLOS, SOLAS, MARPOL та STCW, сьогодні проходить глибоку цифрову та інституційну модернізацію. Запровадження обов'язкового аудиту держав-членів ІМО та платформи GISIS змістило акцент із поодиноких інспекцій на системну оцінку спроможності самих морських адміністрацій, внаслідок чого непроходження зазначеного аудиту тепер виступає прямим правовим індикатором підвищеного ризику для всього суднового реєстру держави.

Водночас практична реалізація конвенційних стандартів стикається із системною кризою інституту реального зв'язку через поширення практики зручних прапорів, що змістило центр тяжіння правозастосовчої діяльності в бік державного портового контролю. Саме затримання судна в порту до повного усунення виявлених невідповідностей, пов'язане із суттєвими фінансовими втратами, є найефективнішим інструментом стимулювання судновласників до забезпечення належного технічного стану

флоту. Паралельно делегування повноважень визнаним організаціям (класифікаційним товариствам) зумовило тенденцію до обмеження їхнього імунітету шляхом імплементації у двосторонні угоди положень про фінансову відповідальність за недбалість інспекторів.

Застосування новітніх систем дистанційного спостереження (AIS, LRIT, CleanSeaNet) дозволяє ефективно виявляти латентні екологічні правопорушення, водночас загострюючи питання щодо меж реалізації владних повноважень прибережних держав. Попри право на переслідування по гарячих слідах за статтею 111 UNCLOS, притягнення винних осіб до відповідальності за систематичні скиди часто ускладнюється через збереження принципу виключної юрисдикції держави прапора у відкритому морі. Ця правова ситуація додатково обтяжується формуванням зон послабленого портового контролю у регіонах, де через низькі стандарти нагляду накопичуються субстандартні судна.

Подолання виявлених диспропорцій вимагає комплексної модернізації міжнародно-правового регулювання, насамперед шляхом конвенційного закріплення обов'язку держав щодо забезпечення взаємного автоматизованого доступу до національних баз даних морських інспекцій. Такий крок дозволить унеможливити практику недобросовісної перереєстрації суден, яка використовується судновласниками для приховування технічних невідповідностей флоту конвенційним стандартам. Другим стратегічним напрямом має стати розробка під егідою ІМО уніфікованої шкали мінімальних граничних розмірів майнових санкцій, здатних забезпечити реальний превентивний ефект та позбавити економічного сенсу експлуатацію субстандартних суден у будь-якому морському регіоні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. The Importance of Regular Ship Inspections & Marine Surveys. Virtue Marine. 2024. URL: https://www.virtuemarine.nl/post/the-importance-of-regular-ship-inspections-and-marine-surveys

2. United Nations Convention on the Law of the Sea. Організація Об'єднаних Націй: офіційний веб-сайт. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

3. SOLAS. Consolidated Edition. Icelandic Transport Authority: офіційний веб-сайт. URL: https://www.samgongustofa.is/media/english/SOLAS-Consolidated-Edition-2018.docx.pdf

4. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Inter-American Committee on Ports: офіційний веб-сайт. URL: https://portalcip.org/wp-content/uploads/2024/05/MARPOL-INGLES.pdf

5. Human Element. Міжнародна морська організація: офіційний веб-сайт. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/default.aspx

6. Resolution A.947(23). Human element vision, principles and goals for the Organization. Adopted on 27 November 2003. Міжнародна морська організація: офіційний веб-сайт. URL: https://www.cdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.947(23).pdf

7. Member State Audit Scheme. Міжнародна морська організація : офіційний вебсайт. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/msas

8. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Paris MoU: офіційний веб-сайт. URL: https://parismou.org/system/files/2025-06/Paris%20MoU%20including%2046th%20amendment%20.pdf

9. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region. Tokyo MoU: офіційний веб-сайт. URL: https://www.tokyo-mou.org/wp/wp-content/uploads/Memorandum-rev23.pdf

10. ІМО підписала оновлену угоду про обмін даними з Паризьким меморандумом. Центр транспортних стратегій. 2026. URL: https://cfts.org.ua/news/2026/03/10/imo_pidpisala_onovlenu_ugodu_pro_obmin_danimi_z_parizkim_memorandumom_86107

11. Recognized Organizations. Міжнародна морська організація : офіційний вебсайт. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/implementationofinstrumentssupport/recognizedorganizations

12. Автоматична ідентифікаційна система. Вікіпедія: вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Автоматична_ідентифікаційна_система

13. Long-range identification and tracking (LRIT). Міжнародна морська організація: офіційний веб-сайт. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/lrit.aspx

14. CleanSeaNet Service. Європейське агентство з безпеки на морі (EMSA): офіційний веб-сайт. URL: https://www.emsa.europa.eu/csn-menu.html

15. EMSA sniffer drone monitoring sulphur and nitrogen emissions from ships operating in the Channel. Європейське агентство з безпеки на морі (EMSA): офіційний веб-сайт. 2022. URL: https://www.emsa.europa.eu/newsroom/press-releases/item/4740-emsa-sniffer-drone-monitoring-sulphur-and-nitrogen-emissions-from-ships-operating-in-the-channel.html

16. Abubakar Mahmud Sheriff, Mohan Anantharaman, Rabiul Islam, Hong-Oanh Nguyen. A review of port state control inspections: critical issues and emerging trends in maritime oversight. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*. 2025. P. 1-23. DOI: https://doi.org/10.1080/18366503.2025.2554348

Дата першого надходження статті до видання: 13.07.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 10.08.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 16.11.2026