ISSN: 2524-0897 (PRINT), 2524-0900 (ONLINE)

СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ З МІЖНАРОДНОЮ МОРСЬКОЮ ОРГАНІЗАЦІЄЮ: ПРАВОВИЙ ТА ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТИ

COOPERATION BETWEEN UKRAINE AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION: LEGAL AND ECONOMIC ASPECTS

У статті проаналізовано правові та економічні виміри співробітництва України з Міжнародною морською організацією (ІМО), зокрема у формуванні стандартів безпеки судноплавства, охорони морського середовища, підготовці морських кадрів і торговельного флоту. Особлива увага приділена ролі ІМО у забезпеченні функціонування морських комунікацій в умовах російсько української війни, створенні гуманітарних і торговельних коридорів, захисті прав морських працівників та підтримці експорту. Розглянуто імплементацію конвенцій SOLAS, MARPOL, STCW, участь України у нормотворчих органах ІМО, підвищення правової визначеності, інституційної спроможності та економічної стійкості українського морського сектору. Результати підкреслюють стратегічне значення членства України в ІМО для безпеки, ефективності та інтеграції морського транспорту.
Ключові слова: *членство України в ІМО, Міжнародна морська організація (ІМО), безпека судноплавства, охорона морського середовища, підготовка морських кадрів, торговельний флот, російсько-українська війна, гуманітарні та торговельні коридори.*

The article examines the legal and economic aspects of Ukraine's cooperation with the International Maritime Organization (IMO), encompassing participation in the development of international standards for maritime safety, marine environmental protection, seafarer training, certification, and the support of the merchant fleet. Particular attention is paid to the role of the IMO in ensuring the stable functioning of Ukraine's maritime communications amid the Russian-Ukrainian war, the establishment of humanitarian and trade corridors for the export of critically important goods, the restoration of cargo handling, and the support of merchant fleet operations, which contribute to the country's economic resilience. The study analyses the legal mechanisms that ensure the implementation of key IMO conventions, including SOLAS, MARPOL, and STCW, into Ukrainian national legislation, enhancing maritime safety, reducing the risk of legal conflicts and international claims, and ensuring the international recognition of Ukrainian seafarers' qualifications and the protection of their rights within the global maritime labour system. Ukraine's participation in IMO committees and subcommittees is examined, demonstrating the country's ability to actively influence the development of international standards and to safeguard national interests in the Black Sea region, thereby strengthening Ukraine's legal status as a coastal state and a subject of international maritime law. The economic impact of cooperation with the IMO is also highlighted, including improvements in the competitiveness of the merchant fleet, modernisation of port infrastructure, optimisation of logistics processes, attraction of investments, integration of Ukrainian seafarers into the global labour market, and enhancement of maritime transport efficiency. In the context of the armed conflict, the strategic significance of Ukraine's IMO membership is emphasised, including the provision of maritime safety during port blockades, protection of Ukrainian seafarers' rights, support for the merchant fleet, and implementation of humanitarian and trade initiatives. It is underlined that the legal and economic engagement with the IMO facilitates Ukraine's integration into the global maritime transport system, strengthens the legal and economic resilience of the national maritime sector, ensures compliance with international standards, and upholds Ukraine's international image as a responsible state actively defending the principles of safety, freedom of navigation, and sustainable maritime transport development during armed conflict.
Key words: *Ukraine's membership in the IMO, International Maritime Organization (IMO), maritime safety, marine environmental protection, seafarer training, merchant fleet, Russian Ukrainian war, humanitarian and trade corridors.*

УДК 341.225:656.61

DOI: https://doi.org/10.32782/bses.96-14

Казакова Л.О.[1]
к.ю.н., доцент, доцент кафедри міжнародної політики,
Ужгородський національний університет
Лешанич М.М.[2]
к.політ.н., доцент, доцент кафедри міжнародної політики,
Ужгородський національний університет
Мельникова Н.І.[3]
магістрант,
Ужгородський національний університет

Kazakova Liudmyla
Uzhhorod National University
Leshanych Myroslav
Uzhhorod National University
Melnykova Nataliia
Uzhhorod National University

Постановка проблеми. Сучасний розвиток міжнародного морського права та глобальної торговельної системи значною мірою визначається діяльністю Міжнародної морської організації (ІМО), яка встановлює стандарти безпеки судноплавства, охорони морського середовища та підготовки морських кадрів. Для держав-членів ІМО участь у цих процесах має правові та економічні наслідки, забезпечуючи інтеграцію національних морських секторів у міжнародну систему. У контексті російсько-української війни українські порти та морські комунікації опинилися під серйозною загрозою, що ставить завдання забезпечення безпеки судноплавства та підтримки торговельного флоту. Актуальність дослідження полягає у вивченні правового та економічного виміру співробітництва України з ІМО та визначенні ролі організації у забезпеченні функціонування морського транспорту України в умовах війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика співробітництва держав із Міжнародною морською організацією (ІМО) та інтеграції національних морських секторів у міжнародну систему є об'єктом численних досліджень сучасних вчених і практиків. Дослідження Mankabady [1] та Healy [2] розглядають історію та функції ІМО, її роль у встановленні міжнародних стандартів безпеки

[1] ORCID: https://orcid.org/0000-0001-7529-9543
[2] ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0704-6154
[3] ORCID: https://orcid.org/0009-0008-4845-6986

© Казакова Л.О., Лешанич М.М., Мельникова Н.І., 2025

судноплавства, охорони морського середовища та підготовки морських кадрів, а також правові механізми участі держав у діяльності організації. Публікації [3–5] висвітлюють членство України у ІМО та її участь у комітетах і нормотворчій діяльності, підкреслюючи значення міжнародного статусу та технічної підтримки для розвитку національного морського сектору.

Документи Державної служби морського та річкового транспорту України [6] і матеріали ІМО [7–9] демонструють приклади імплементації ключових конвенцій (SOLAS, MARPOL, STCW), проходження аудиту та удосконалення національних механізмів морського управління. Аналітичні огляди [10–14] розкривають економічні й безпекові аспекти діяльності ІМО, включно з модернізацією флоту та портової інфраструктури, управлінням ризиками та підготовкою моряків.

Таким чином, аналіз останніх досліджень показує, що існує широкий теоретико-практичний фундамент для оцінки ролі ІМО у забезпеченні безпеки судноплавства, охороні морського середовища та підготовці кадрів. Водночас, залишаються невирішеними наступні проблеми: комплексна оцінка економічного ефекту співпраці України з ІМО під час війни; вплив участі України у формуванні міжнародних стандартів на національне морське законодавство та флот; ефективність створення гуманітарних і торговельних коридорів; стратегічна роль ІМО у підтримці правового статусу України в умовах воєнного конфлікту.

Постановка завдання. Метою дослідження є всебічний аналіз правового та економічного виміру співробітництва України з Міжнародною морською організацією (ІМО), зокрема в умовах російсько-української війни, з оцінкою впливу цього співробітництва на безпеку судноплавства, охорону морського середовища, підготовку морських кадрів, підтримку торговельного флоту та забезпечення стабільності морських комунікацій. Дослідження також спрямоване на визначення ефективності імплементації міжнародних конвенцій, участі України у формуванні міжнародних стандартів, а також ролі ІМО у створенні гуманітарних і торговельних коридорів, що забезпечують економічну та правову стійкість національного морського сектору в умовах воєнного конфлікту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO) є спеціалізованою міжурядовою установою ООН, що відповідає за розробку та впровадження міжнародних стандартів безпеки мореплавства, запобігання забрудненню морського середовища та усунення дискримінаційних практик у міжнародному торговельному судноплавстві. ІМО була створена 6 березня 1948 в Женеві з прийняттям Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO). Проте чинності дана Конвенція набрала 17 березня 1958 року. У 1988 році на 9-й сесії Асамблеї Міжурядова морська консультативна організація отримала нову назву, адже слово «консультативна» сприймалася як така, що є «обмеженою у відповідальності та повноваженнях». Штаб квартира ІМО знаходиться у Лондоні, Велика Британія. «Безпечне та ефективне судноплавство у чистому океані», – це девіз Організації, який узагальнює її цілі [1].

Наразі ІМО налічує 176 держав-членів та трьох асоційованих членів (Фарерські острови, Гонконг та Макао (Китай)), що свідчить про її універсальний характер і глобальне визнання. До складу ІМО входять як морські держави з потужним торговельним флотом, так і країни без прямого виходу до моря, які беруть участь у формуванні міжнародних морських стандартів. Членство в ІМО охоплює всі регіони світу, включно з Європою, Азією, Африкою, Америкою та Океанією. Держави приєднувалися до організації в різні періоди, починаючи з кінця 1940-х років, що відображає поступове розширення її складу та зростання ролі міжнародного морського співробітництва. Участь у ІМО передбачає взяття державами зобов'язань щодо імплементації міжнародних морських конвенцій, дотримання єдиних стандартів безпеки судноплавства, охорони морського середовища та підготовки морських кадрів. Таким чином, членство в організації є важливим правовим і економічним інструментом інтеграції держав у світову систему морського транспорту та торгівлі [2; 3].

Україна стала членом Міжнародної морської організації (ІМО) у 1994 році після ратифікації Конвенції ІМО 1948 року (редакція 1982 року) Верховною Радою України (Резолюція № 3938-XII від 4 лютого 1994 року). Членство в ІМО надає як правові, так і практичні переваги, дозволяючи Україні активно брати участь у формуванні міжнародних стандартів у сфері морської безпеки, охорони навколишнього середовища та сертифікації моряків.

Як держава-член, Україна має право голосу та внеску у прийняття рішень на Асамблеї ІМО та в роботі комітетів, впливаючи на формування глобальної політики щодо безпеки мореплавства та екологічної стійкості. Крім того, членство полегшує впровадження конвенцій ІМО у національне законодавство, забезпечуючи відповідність морського сектору України міжнародним нормам. Правову користь членства України в ММО можна узагальнити наступним чином:

– Міжнародний статус: Україна отримує право участі у формуванні стандартів морської безпеки та екологічних норм, що підкреслює її роль як прибережної держави та активного учасника міжнародної морської спільноти.

– Правова база: Конвенції ІМО імплементуються в національне законодавство, що забезпечує

відповідність морського сектору міжнародним стандартам.

– Практична підтримка: Україна отримує технічну допомогу та бере участь у зустрічах із Генеральним секретарем ІМО, що сприяє підвищенню безпеки та ефективності морських операцій.

– Глобальна позиція: Членство дозволяє Україні виступати щодо міжнародної безпеки судноплавства та відстоювати національні інтереси на глобальному рівні [4; 5].

Правовий вимір співробітництва України з Міжнародною морською організацією має прикладний характер і реалізується через імплементацію міжнародних конвенцій, участь у нормотворчій діяльності та інституційні механізми контролю. Конкретні приклади такої співпраці наведено в Табл. 1, що ілюструє практичний вплив діяльності ІМО на формування та розвиток національного морського законодавства України.

Наведені в табл. 1 приклади свідчать про те, що співпраця України з Міжнародною морською організацією у правовому вимірі має багаторівневий і характер. Імплементація ключових конвенцій ІМО, зокрема SOLAS, MARPOL та STCW, забезпечує уніфікацію правових норм, що регулюють безпеку судноплавства, охорону морського середовища та підготовку морських кадрів. Це сприяє зниженню правових колізій між національним і міжнародним морським правом, підвищенню правової визначеності для суб'єктів морської діяльності та зміцненню довіри до України як держави прапора, прибережної держави і держави порту. Участь України в роботі комітетів та підкомітетів ІМО дозволяє перейти від пасивного сприйняття міжнародних норм до активного впливу на їх формування, що є особливо важливим з огляду на національні інтереси у Чорноморському регіоні. Водночас участь у Аудиторській схемі ІМО сприяє підвищенню інституційної спроможності державних органів та вдосконаленню механізмів правового регулювання морської діяльності.

Правовий аспект співробітництва України з ІМО виступає ключовим інструментом інтеграції держави у глобальну систему морського права, забезпечуючи не лише відповідність міжнародним стандартам, а й можливість їх адаптації з урахуванням національних умов та стратегічних пріоритетів. Це підтверджує доцільність і стратегічну важливість членства України в Міжнародній морській організації як одного з чинників сталого розвитку морського транспорту та міжнародної торгівлі [10; 11].

Співробітництво України з Міжнародною морською організацією має не лише правовий,

Таблиця 1

Економічні аспекти співробітництва України з Міжнародною морською організацією (ІМО)

Напрям правового співробітництва	Міжнародно-правовий інструмент ІМО	Випадок співпраці України з ІМО	Правовий ефект для України
Гармонізація законодавства у сфері безпеки судноплавства	Конвенція SOLAS (1974)	Імплементація стандартів SOLAS у національні правила технічного нагляду за суднами та вимоги до суднового обладнання	Допуск суден під прапором України до міжнародних портів; зменшення затримань у межах Port State Control
Охорона морського середовища	Конвенція MARPOL (1973, змінена Протоколом 1978)	Впровадження екологічних стандартів ІМО щодо запобігання забрудненню Чорного моря з суден	Виконання міжнародних екологічних зобов'язань; зменшення ризику міжнародно-правових претензій
Підготовка та сертифікація моряків	Конвенція STCW (1978, з поправками)	Приведення системи морської освіти та дипломування у відповідність до стандартів ІМО	Міжнародне визнання дипломів українських моряків; захист їх трудових прав
Участь у міжнародному нормотворенні	Комітет з безпеки на морі (MSC), Комітет із захисту морського середовища (MEPC)	Участь українських делегацій у засіданнях комітетів ІМО	Можливість врахування національних інтересів на етапі розробки міжнародних стандартів
Інституційний правовий контроль	Аудиторська схема ІМО (IMO Member State Audit Scheme)	Проходження Україною аудиту ІМО щодо виконання функцій держави прапора, порту та прибережної держави	Підвищення якості національного морського управління та довіри міжнародних партнерів
Захист правового статусу держави у міжнародному судноплавстві	Резолюції та правові механізми ІМО	Використання майданчика ІМО для привернення уваги до питань безпеки судноплавства в Чорному морі	Міжнародно-правова легітимація позиції України
Уніфікація портового контролю	Механізми Port State Control (на основі стандартів ІМО)	Узгодження національних процедур портового контролю з вимогами ІМО	Зменшення правових колізій у діяльності портів та судновласників

Джерело: сформовано авторами на основі [6; 7; 8; 9]

а й економічний вимір, оскільки направлений на сприяння підвищення ефективності морського транспорту, розвитку торговельного флоту та інтеграції України у світові ланцюги постачання. Участь у діяльності ІМО дозволяє Україні впроваджувати міжнародні стандарти у сфері безпеки та екологічності судноплавства, що зменшує ризики затримок і штрафів у міжнародних портах та підвищує конкурентоспроможність українських морських операторів. Інтеграція стандартів ІМО у національне законодавство сприяє модернізації українських портових інфраструктур, оптимізації логістичних процесів та залученню іноземних інвестицій у морську галузь. Крім того, технічна підтримка, консультації та навчальні програми, що надає ІМО, забезпечують підготовку висококваліфікованих кадрів для морської індустрії, що є важливим фактором для розвитку торгівлі та збереження робочих місць у морському секторі. Для наочності економічного впливу співробітництва України з ІМО доцільно розглянути конкретні приклади (Табл. 2).

Наведені приклади демонструють, що економічний ефект від співпраці з ІМО є багатовекторним. Впровадження міжнародних стандартів підвищує безпеку та ефективність судноплавства, знижує ризики фінансових санкцій та підвищує репутацію українських морських операторів на міжнародній арені. Модернізація портової інфраструктури та впровадження логістичних стандартів сприяє оптимізації торговельних потоків та залученню інвестицій, а підготовка висококваліфікованих моряків забезпечує інтеграцію української робочої сили у глобальний ринок морських перевезень. Таким чином, економічний аспект співробітництва з ІМО є важливим чинником розвитку морського транспорту та міжнародної торгівлі в Україні, забезпечуючи сталість і конкурентоспроможність галузі на світовому рівні.

У контексті повномасштабної російсько-української війни співробітництво України з Міжнародною морською організацією набуло особливого стратегічного значення. З початком повномасштабного вторгнення Російської Федерації українські порти та морські комунікації в Чорному та Азовському морях зазнали серйозних загроз, включно з блокадою, обстрілами цивільних суден та мінуванням морських шляхів. За цих обставин ІМО виступила ключовою міжнародною платформою для координації безпеки судноплавства, захисту прав морських працівників та підтримки діяльності торговельного флоту України.

Одним із першочергових рішень ІМО у відповідь на військові дії стало ухвалення Резолюції MSC.495(105) Комітетом з безпеки на морі у квітні 2022 року, яка передбачала невідкладні заходи з евакуації моряків із районів бойових дій у Чорному морі та морі Азов, враховуючи загрозу життю та безпеці екіпажів в умовах збройної агресії. ІМО також активно закликала всі сторони конфлікту утримуватися від атак на цивільні судна та лінії морського транспорту [13; 14].

Зокрема, у грудні 2025 року Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінґес оприлюднив звернення, у якому наполегливо закликав усі сторони конфлікту не використовувати торгові судна та морських працівників як об'єкт у геополітичних протистояннях, підкреслюючи ризики для навколишнього середовища та глобальної торгівлі.

Під час 34-ї сесії Асамблеї ІМО українські посадовці, серед яких віцепрем'єр-міністр з питань відновлення Олексій Кулеба, звернулися до держав-членів із пропозицією не підтримувати кандидатуру Російської Федерації на виборах до Ради

Таблиця 2

Основні напрями та економічні ефекти співробітництва України з Міжнародною морською організацією (ІМО)

Напрям економічного співробітництва	Інструмент ІМО	Участь України	Економічний ефект для України
Підвищення конкурентоспроможності флоту	Конвенція SOLAS, Port State Control	Імплементація стандартів безпеки для українських суден	Зменшення штрафів та затримок у міжнародних портах; покращення репутації українського флоту
Охорона морського середовища	Конвенція MARPOL	Впровадження заходів щодо запобігання забрудненню Чорного моря	Зниження екологічних ризиків та фінансових санкцій; сприяння сталому розвитку портів
Модернізація портової інфраструктури	Рекомендації ІМО щодо портових процедур	Узгодження національних процедур портового контролю з міжнародними стандартами	Підвищення ефективності обробки вантажів; залучення інвестицій
Підготовка кадрів	Конвенція STCW, навчальні програми ІМО	Підготовка та сертифікація українських моряків відповідно до стандартів ІМО	Міжнародне визнання дипломів; збільшення працевлаштування українських моряків за кордоном
Залучення інвестицій	Технічна допомога та консультації ІМО	Проекти з модернізації портів та логістичних систем	Підвищення інвестиційної привабливості морської галузі України

Джерело: сформовано авторами на основі [12; 13; 14]

ІМО у 2025 році, аргументуючи це тим, що країна-агресор систематично підриває стандарти міжнародної безпеки на морі та порушує свободу навігації в Чорному морі й Азовському морі.

Крім того, ІМО відігравала значну роль у розвитку гуманітарних і торговельних ініціатив, спрямованих на забезпечення продовольчої безпеки. Уже в 2022 році ІМО привітала підписання угоди про створення maritime humanitarian corridor у Чорному морі, що дозволило експортувати критичні вантажі, зокрема зерно та продовольство, на світові ринки в умовах блокади портів. Ця угода сприяла зниженню напруженості на світових ринках продовольства й посиленню економічної стабільності країн-імпортерів.

З українського боку також були реалізовані власні ініціативи в морській сфері, які отримали підтримку ІМО. Так, Україна створила тимчасовий морський коридор у Чорному морі, що дозволив відновити експорт вантажів та сільськогосподарської продукції, досягнувши показників перевалки вантажів близько 75% від довоєнного рівня.

Правові наслідки такої співпраці проявилися у зміцненні позицій України в міжнародних органах морського права, у включенні питань безпеки судноплавства під час війни до порядку денного ІМО, а також у спільних рішеннях щодо захисту прав моряків та безпечної навігації. Ці кроки сприяли зміцненню іміджу України як відповідального суб'єкта міжнародного морського права, який відстоює принципи безпеки та свободи навігації. Економічний вплив від таких ініціатив також був суттєвим. Забезпечення функціонування гуманітарного коридору та тимчасових безпечних маршрутів дало змогу Україні частково відновити експорт ключових товарів, знизити ризики для міжнародних перевізників і страхових компаній, а також підтримати стабільність внутрішнього морського сектору. Наприклад, підтримка ІМО у створенні безпечних умов судноплавства в Чорному морі сприяла збереженню та розширенню торговельних потоків, що є критично важливим для економічної стійкості країни у період воєнних дій [10; 15].

Загалом ці приклади демонструють, що роль ІМО у контексті російсько-української війни не обмежується лише технічним регулюванням морського транспорту, а включає правове співробітництво, політичну підтримку й економічну підтримку, що сприяє адаптації України до умов конфлікту та її інтеграції в глобальні морські системи.

Висновки. Дослідження підтверджує, що співробітництво України з Міжнародною морською організацією (ІМО) має комплексне значення, охоплюючи правові, економічні та інституційні аспекти. Правовий вимір забезпечує гармонізацію національного морського законодавства з міжнародними стандартами (SOLAS, MARPOL, STCW), підвищує безпеку судноплавства, захист навколишнього середовища та підготовку морських кадрів, а також зміцнює статус України як держави прапора, прибережної та портової держави. Участь у комітетах ІМО дозволяє активно впливати на формування міжнародних стандартів та захищати національні інтереси.

Економічно співробітництво сприяє підвищенню конкурентоспроможності та модернізації флоту й портової інфраструктури, оптимізації логістики, залученню інвестицій та інтеграції українських моряків у світовий ринок праці. В умовах російсько-української війни ІМО забезпечила створення гуманітарних і торговельних коридорів, захист прав моряків і підтримку експорту, що сприяло стабільності морського сектору.

Членство та активна участь у ІМО посилюють правову й економічну стійкість українського морського сектору, зміцнюють міжнародний імідж України та забезпечують інтеграцію в глобальні морські системи навіть під час воєнного конфлікту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Mankabady S. *The International Maritime Organisation: Volume 1 / S.* Mankabady (ed.). 2024. Taylor & Francis. URL: https://taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9781003476269/international-maritime-organisation-samir-mankabady (дата звернення: 20.10.2025).

2. Healy N.J. Maritime law / N.J. Healy // *Encyclopædia Britannica.* 2025. URL: https://www.britannica.com/topic/maritime-law (дата звернення: 20.10.2025).

3. International Maritime Organization. Member States. *International Maritime Organization.* URL: https://www.imo.org/en/ourwork/ero/pages/memberstates.aspx (дата звернення: 20.10.2025).

4. Ukraine spoke for the first time at the session of the IMO Maritime Safety Committee. *Ukrainian and World Shipping News.* 20.06.2025. URL: https://en.usm.media/ukraine-spoke-for-the-first-time-at-the-session-of-the-imo-maritime-safety-committee/ (дата звернення: 20.10.2025).

5. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. Ministry for Development and IMO strengthen cooperation to ensure the safety of Ukrainian ports. URL: https://mindev.gov.ua/en/news/minrozvytku-ta-imo-zmitsniuiut-spivpratsiu-dlia-zabezpechennia-bezpeky-portiv-ukrainy-ta-akvatorii-chornoho-ta-azovskoho-moriv (дата звернення: 20.10.2025).

6. Державна служба морського та річкового транспорту України. Інформація про проєкту наказу Міністерства інфраструктури України. 2022. URL: https://drs.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/4858.pdf (дата звернення: 20.10.2025).

7. International Maritime Organization. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). *Internet Archive.* URL: https://web.archive.org/web/20191004053913/ http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx (дата звернення: 20.10.2025).

8. International Maritime Organization. Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization.* URL: https://imo.org/en/ourwork/msas/pages/default.aspx (дата звернення: 25.10.2025).

9. Organización Marítima Internacional. Aplicación de instrumentos de apoyo. I*nternational Maritime Organization.* URL: https://imo.org/es/ourwork/iiis/pages/default.aspx (дата звернення: 25.10.2025).

10. Churchill R.R., Lowe V., Sander A. *The law of the sea* / R.R. Churchill, V. Lowe, A. Sander. 4th ed. Manchester: Manchester University Press, 2022.

11. Attard D.J., Fitzmaurice M., Martinez N., Arroyo I., Belja E. *The IMLI manual on international maritime law*: *Volume II. Shipping law.* Oxford: Oxford University Press, 2016.

12. United Nations Conference on Trade and Development. *Review of maritime transport 2025.* United Nations, 2025. URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025 (дата звернення: 25.10.2025).

13. Djønne K. *The political economy of maritime safety: EU regulation, ship classification, and the international regime.* Palgrave Macmillan, 2023. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-38945-0.

14. Haugen S., Kristiansen S. *Maritime transportation: Safety management and risk analysis* / S. Haugen, S. Kristiansen. 2nd ed. Routledge, 2022.

15. DeAngelo G., Smith T.L. Private security, maritime piracy and the provision of international public safety / G. DeAngelo, T.L. Smith. *Journal of Risk and Uncertainty.* 2020. Vol. 60. № 1. P. 77–97.

REFERENCES:

1. Mankabady S. (Ed.) (2024) *The International Maritime Organisation: Volume 1.* Taylor & Francis. Available at: https://taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9781003476269/international-maritime-organisation-samir-mankabady (accessed October 20, 2025).

2. Healy N. J. (2025) Maritime law. In *Encyclopædia Britannica.* Available at: https://www.britannica.com/topic/maritime-law (accessed October 20, 2025).

3. International Maritime Organization (n.d.) Member States. *International Maritime Organization.* Available at: https://www.imo.org/en/ourwork/ero/pages/memberstates.aspx (accessed October 20, 2025).

4. Ukraine spoke for the first time at the session of the IMO Maritime Safety Committee (2025, June 20). *Ukrainian and World Shipping News.* Available at: https://en.usm.media/ukraine-spoke-for-the-first-time-at-the-session-of-the-imo-maritime-safety-committee/ (accessed October 20, 2025).

5. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (n.d.) Ministry for Development and IMO strengthen cooperation to ensure the safety of Ukrainian ports. Available at: https://mindev.gov.ua/en/news/minrozvytku-ta-imo-zmitsniuiut-spivpratsiu-dlia-zabezpechennia-bezpeky-portiv-ukrainy-ta-akvatorii-chornoho-ta-azovskoho-moriv (accessed October 20, 2025).

6. Derzhavna sluzhba morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy (2022) Informatsiia pro proekt nakazu Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Information on draft order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Available at: https://drs.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/4858.pdf (accessed October 20, 2025). (in Ukrainian)

7. International Maritime Organization (n.d.) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) [Archived web page]. *Internet Archive.* Available at: https://web.archive.org/web/20191004053913/http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx (accessed October 20, 2025).

8. International Maritime Organization (n.d.) Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization.* Available at: https://imo.org/en/ourwork/msas/pages/default.aspx (accessed October 25, 2025).

9. Organización Marítima Internacional (n.d.) Aplicación de instrumentos de apoyo [Application of Supporting Instruments]. I*nternational Maritime Organization.* Available at: https://imo.org/es/ourwork/iiis/pages/default.aspx (accessed October 25, 2025).

10. Churchill R. R., Lowe V., Sander A. (2022) *The law of the sea.* 4th ed. Manchester: Manchester University Press.

11. Attard D. J., Fitzmaurice M., Martinez N., Arroyo I., Belja E. (Eds.) (2016) *The IMLI manual on international maritime law: Volume II. Shipping law.* Oxford: Oxford University Press.

12. United Nations Conference on Trade and Development (2025) *Review of maritime transport 2025.* United Nations. Available at: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025 (accessed October 25, 2025).

13. Djønne K. (2023) *The political economy of maritime safety: EU regulation, ship classification, and the international regime.* Palgrave Macmillan. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-38945-0.

14. Haugen S., Kristiansen S. (2022) *Maritime transportation: Safety management and risk analysis.* 2nd ed. Routledge.

15. DeAngelo G., Smith T. L. (2020) Private security, maritime piracy and the provision of international public safety. *Journal of Risk and Uncertainty,* vol. 60(1), pp. 77–97.

Дата надходження статті: 31.10.2025
Дата прийняття статті: 14.11.2025
Дата публікації статті: 31.12.2025