

УДК 347.79:341.225:656.61

DOI: <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2025-49-1-218-226>

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЯТУВАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ НА МОРІ: АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ

Панченко І.М., Остапко К.С.

LEGAL REGULATION OF RESCUE OPERATIONS AT SEA: ANALYSIS OF CURRENT TRENDS

Panchenko I.M., Ostapko K.S.

У статті розглянуто систему міжнародно-правового регулювання рятувальних операцій на морі відповідно до положень основних міжнародних конвенцій. Досліджено ключові принципи та механізми координації пошуково-рятувальних заходів, проаналізовано правові аспекти взаємодії між державами та капітанами суден у сфері морського порятунку. Окрему увагу приділено сучасним викликам, що постають перед міжнародним співтовариством у контексті впровадження новітніх технологій під час рятувальних операцій.

Ключові слова: безпека на морі, морське право, міжнародні морські конвенції, рятувальні операції, морське страхування.

Постановка проблеми. Рятувальні операції на морі відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки судноплавства та захисту людського життя. Міжнародне право формує надійну правову основу для проведення таких операцій, насамперед через низку конвенцій – Конвенцію ООН з морського права 1982 року [1], Міжнародну конвенцію про пошук і рятування на морі 1979 року [2], Конвенцію про рятування 1989 року [3], – які визначають зобов'язання держав і судновласників у разі виникнення небезпеки на морі. Однак сучасні виклики, зокрема міграційні кризи, колізії між гуманітарними зобов'язаннями та принципом державного суверенітету, а також стрімкий розвиток технологій, актуалізують потребу в переосмисленні існуючих механізмів правового регулювання рятування на морі.

Мета статті – проаналізувати міжнародно-правові норми, що

регламентують обов'язок надання допомоги суднам і особам, які опинилися в небезпеці на морі. Окрему увагу приділено економічним стимулам рятувальних операцій відповідно до положень Конвенції про рятування 1989 року, а також визначенню ролі морського страхування у покритті витрат на їх проведення. Метою авторів є не лише систематизувати ключові положення міжнародного морського права у сфері пошуково-рятувальних операцій, а й окреслити актуальні виклики та запропонувати можливі шляхи їх подолання в умовах сучасного міжнародного судноплавства.

Виклад основного матеріалу. Рятувальні операції на морі є важливою складовою системи безпеки судноплавства та охорони людського життя. Міжнародні конвенції створюють правову основу для проведення рятувальних операцій і

визначають обов'язки держав і судновласників у випадках небезпеки на морі.

Одним із ключових принципів морського права є обов'язок капітанів суден надавати допомогу суднам та людям, що перебувають у небезпеці на морі. Цей обов'язок закріплено в Конвенції ООН з морського права 1982 року (далі – UNCLOS) та Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року [4] (далі – SOLAS). Стаття 98 UNCLOS та правило V/33 SOLAS зобов'язують капітанів суден надавати допомогу будь-якому судну чи людині, що опинилися в небезпеці на морі. Це правило поширюється на всіх капітанів суден, незалежно від їхньої національності та прапора судна, і вимагає від них діяти відповідно до норм міжнародного морського права.

На додаток до міжнародного законодавства, більшість національних нормативних актів також містять подібні вимоги до капітанів суден [5]. Зокрема, національне законодавство може містити додаткові обов'язки або встановлювати штрафи для капітанів, які ігнорують ці зобов'язання. Наприклад, у багатьох державах відмова від надання допомоги вважається серйозним правопорушенням. Залежно від ситуації, покаранням може бути штраф або навіть ув'язнення. У випадку порушення обов'язку надання допомоги капітан може бути притягнутий до відповідальності згідно із законодавством держави, під прапором якої ходить судно.

Окрім правових норм, існує також моральний обов'язок капітанів надавати допомогу суднам та людям, що опинилися в небезпеці на морі. Це один із основних принципів морського права, що сприяє підвищенню рівня солідарності на морі та зміцненню загального почуття відповідальності за безпеку на воді.

Відповідальність держав за організацію пошуково-рятувальних операцій на морі є

однією з базових умов забезпечення безпеки в міжнародному судноплаванні. Ця відповідальність передбачає створення та підтримання ефективних механізмів для координації рятувальних операцій, особливо в межах визначених пошуково-рятувальних зон. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року визначає зобов'язання держав-членів щодо організації пошуково-рятувальних служб, які повинні діяти у своїх зонах відповідальності.

Кожна держава зобов'язана створити національну пошуково-рятувальну систему, яка включає визначення меж пошуково-рятувальних зон, створення координаційних центрів, а також забезпечення необхідних засобів для проведення рятувальних операцій. Ці засоби можуть включати вертольоти, рятувальні судна, наземні рятувальні команди та інші ресурси, які можуть бути мобілізовані у разі необхідності. Держави також зобов'язані взаємодіяти поміж собою у разі необхідності проведення спільних рятувальних операцій, особливо коли аварії трапляються поблизу меж пошуково-рятувальних зон двох або більше держав.

Сучасна система пошуково-рятувальних зон базується на географічних та логістичних можливостях держав. Кожна країна повинна гарантувати, що пошуково-рятувальні операції проводяться швидко й ефективно. Організація операцій вимагає оперативної координації та розподілу відповідальності між державами, що можуть залучатися до рятувальних заходів.

Окрім організації рятувальних операцій, держави несуть відповідальність за підготовку персоналу та регулярне оновлення рятувальних планів і процедур. На міжнародному рівні, з метою підвищення ефективності рятувальних операцій, держави повинні дотримуватися правил, встановлених міжнародними конвенціями, а також

співпрацювати у межах регіональних угод для координації спільних дій.

Координація дій у пошуково-рятувальних зонах є надзвичайно важливою для забезпечення своєчасного та ефективного реагування на інциденти в морі. Держави повинні забезпечувати доступ до сучасних технологій, що дозволяють швидко визначити місце аварії, а також залучати достатні ресурси для пошуку та порятунку постраждалих.

Однією з найбільших проблем у сучасних рятувальних операціях на морі є нелегальні міграційні потоки, особливо у Середземному морі [6]. За останні десятиліття військові конфлікти, економічні труднощі та кліматичні зміни змусили мільйони людей шукати безпечного притулку, що призвело до значного збільшення кількості нелегальних перетинів морських кордонів. Люди, часто без доступу до безпечних і законних способів еміграції, вдаються до послуг контрабандистів і використовують небезпечні плавзасоби для перетину морів. У таких умовах мігранти й біженці часто опиняються у надзвичайних ситуаціях, де виникає нагальна потреба в рятуванні їх життя.

Згідно з міжнародним морським правом, усі судна зобов'язані надавати допомогу людям, які знаходяться в небезпеці на морі. Це положення застосовується незалежно від того, чи є ці люди пасажирами аварійного судна або біженцями на перевантаженому човні. Проте рятувальні операції щодо мігрантів значно ускладнені через такі фактори, як відсутність чітких координат місця перебування біженців, віддаленість від берегових ліній, несприятливі погодні умови та нестача відповідних рятувальних ресурсів.

Додатковою складністю є питання про те, куди транспортувати врятованих людей. Хоча правила SOLAS та Конвенції SAR передбачають обов'язок рятувати людей на морі, вони не чітко визначають, до якої саме

країни мають бути доправлені ці люди. Це створює серйозні проблеми для капітанів суден, які часто не мають чіткого керівництва щодо того, в яку країну везти врятованих, особливо якщо прилеглі держави відмовляються приймати мігрантів [7].

Зіткнення гуманітарних зобов'язань із принципами національного суверенітету є однією з найбільш суперечливих юридичних проблем у контексті сучасних рятувальних операцій. І хоча міжнародні конвенції, такі як Конвенція ООН з морського права та Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, зобов'язують надавати допомогу людям у небезпеці, держави можуть розглядати проблему прийому біженців як загрозу своєму суверенітету.

Часто виникають випадки, коли країни, особливо на узбережжі Середземного моря, відмовляються приймати врятованих мігрантів. Це викликає конфлікти між гуманітарними вимогами міжнародного права і правом держави контролювати свої кордони та вирішувати питання про те, хто може знаходитися на її території. Одним із прикладів таких юридичних конфліктів є ситуації, коли гуманітарні судна з врятованими мігрантами залишаються на тривалий час у міжнародних водах, оскільки жодна з прилеглих держав не бажає приймати врятованих осіб.

Існують також випадки, коли держави застосовують суворі закони для криміналізації дій рятувальників та гуманітарних організацій, які намагаються допомогти мігрантам на морі. Деякі держави звинувачують такі організації у сприянні нелегальній міграції, а також використовують законодавчі важелі для запобігання подібним рятувальним операціям. Це призводить до ще більших конфліктів між вимогами міжнародного гуманітарного права та національними інтересами держави, яка

намагається захистити свої кордони від нелегальних перетинів.

Зокрема, деякі країни вводять жорсткі імміграційні закони [8], що обмежують доступ на їхню територію, навіть якщо це стосується врятованих на морі людей. Такі обмеження можуть порушувати загальноприйняті міжнародні норми щодо надання притулку та прав людини. У той же час держави мають право на захист своїх кордонів і прийняття рішень стосовно того, хто має право перебувати на їх території. Ці суперечності між правовими системами призводять до складних юридичних конфліктів, у яких важко знайти компроміс між національним суверенітетом та гуманітарними зобов'язаннями.

Рятувальні операції на морі не лише стосуються збереження людських життів та захисту майна, але й вимагають значних фінансових витрат, які можуть бути предметом правового регулювання на міжнародному рівні. Конвенція про рятування 1989 року та інші міжнародні документи передбачають механізми компенсації за рятувальні послуги, а також окремо регулюють питання страхування і відшкодування витрат на такі операції.

Конвенція про рятування 1989 року є основним міжнародним документом, який регулює питання компенсації за надані рятувальні послуги. Однією з основних ідей Конвенції є принцип, що рятувальники мають право на винагороду за свої дії, якщо їхні зусилля призвели до позитивного результату – порятунку судна, вантажу або іншого майна на морі. Відповідно до положень Конвенції, компенсація за рятувальні операції визначається на основі декількох факторів, включаючи ступінь ризику для рятувальників, складність операції, витрати на її проведення, час та інші ресурси, залучені до рятування. Стаття 13 Конвенції передбачає, що компенсація має бути «справедливою» і

відповідати зусиллям, витраченим на проведення операції.

Ключовим аспектом Конвенції 1989 року є також стимулювання рятувальників до захисту навколишнього середовища. Стаття 14 Конвенції передбачає спеціальну компенсацію за дії рятувальників, які були спрямовані на уникнення або зменшення шкоди навколишньому середовищу. Це положення сприяє тому, щоб рятувальники мали додатковий стимул не лише для порятунку майна, але й для попередження забруднення оточуючого середовища під час рятувальних операцій.

Крім того, Конвенція 1989 року визнає право рятувальників на винагороду, навіть якщо порятунок був частковим або не призвів до повного успіху. Це гарантує, що рятувальники, які доклали значних зусиль у небезпечних умовах, можуть розраховувати на справедливу грошову винагороду, навіть у випадку, якщо порятунок не був повністю успішним. Таким чином, Конвенція про рятування 1989 року надає широкий механізм для фінансової мотивації рятувальників, що сприяє більш ефективному проведенню рятувальних операцій на морі.

Також одним із механізмів мотивації рятувальників є страхові виплати. Страхування відіграє ключову роль у відшкодуванні витрат, пов'язаних із рятувальними операціями на морі. Морське страхування охоплює широке коло ризиків, пов'язаних з пошкодженням суден, вантажів та іншого майна, а також зобов'язань, що виникають внаслідок рятувальних операцій. Особливу увагу приділяють питанням страхування, коли судно або його вантаж становлять загрозу для навколишнього середовища, оскільки такі інциденти можуть призвести до екологічних катастроф та мати суттєві фінансові наслідки.

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення

нафтою 1992 року [9] (CLC) та Міжнародна конвенція щодо забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбу з ним і співпрацю 1990 року [10] (OPRC) вимагають від судновласників мати страхові поліси, які покривають витрати на ліквідацію наслідків забруднення та проведення рятувальних операцій. Такі страхові поліси часто включають покриття витрат на рятувальні операції, спрямовані на запобігання забрудненню морського середовища, особливо у випадках, коли судно перевозить небезпечні вантажі, такі як нафта чи хімічні речовини.

Однією з важливих складових страхових відшкодувань є покриття так званих «збитків від загальної аварії» (general average), коли витрати на рятувальні операції розподіляються між усіма сторонами, які мають інтерес у збереженні судна або вантажу. Цей принцип полягає в тому, що витрати на порятунок судна або вантажу розподіляються пропорційно між усіма власниками майна, які мали зиск від рятувальних дій. Страхові поліси покривають такі витрати, забезпечуючи фінансову стабільність для всіх учасників морського процесу.

Крім того, існують спеціалізовані страхові поліси, які охоплюють ризики, пов'язані з рятувальними операціями у випадках забруднення довкілля. Страхові компанії часто пропонують окремі поліси для покриття витрат на очищення та відновлення навколишнього середовища, що виникають внаслідок інцидентів на морі. Такі поліси можуть покривати як прямі витрати на ліквідацію наслідків забруднення, так і витрати на запобіжні заходи, що вживаються для уникнення екологічної катастрофи.

У випадках, коли судно або його вантаж становлять загрозу для навколишнього середовища, відшкодування витрат на рятувальні операції може включати значні

компенсаційні виплати. Такі виплати часто покривають не лише витрати на порятунок судна і вантажу, але й додаткові витрати на запобігання забрудненню та ліквідацію його наслідків. Наявність відповідного страхового покриття є особливо важливим для судновласників, зокрема під час перевезення небезпечних або шкідливих вантажів.

Варто зауважити, що нові технології також відіграють значну роль у рятувальних операціях. Сучасні рятувальні операції на морі активно інтегрують новітні технології, які значно підвищують ефективність і безпеку проведення пошуково-рятувальних місій. Технологічний прогрес у сфері безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) [11], автоматизованих систем, штучного інтелекту (далі – ШІ) та робототехніки відкриває нові можливості для більш оперативного і точного реагування на надзвичайні ситуації. Однак разом із технологічними досягненнями виникають і певні юридичні питання, які потребують регламентації на національному та міжнародному рівнях.

Безпілотні літальні апарати та автоматизовані системи відіграють важливу роль у підвищенні ефективності рятувальних операцій. Завдяки своїй мобільності та здатності швидко досягати віддалених або важкодоступних місць, БПЛА можуть здійснювати пошукові місії навіть в умовах, де традиційні методи рятування можуть бути небезпечними або недоступними. БПЛА здатні швидко виявляти людей та судна, що опинилися у небезпеці на морі, знижуючи час на проведення рятувальних операцій та підвищуючи шанси на успішне рятування.

Одним із ключових аспектів застосування БПЛА в рятувальних операціях є їхня здатність обстежувати великі території за короткий проміжок часу. Наприклад, БПЛА, обладнані камерами з високою роздільною здатністю, тепловізорами та іншими датчиками, дозволяють оперативно

виявляти кораблі в біді, мігрантів на човнах або навіть окремих людей у воді. Такі апарати можуть працювати в умовах поганої видимості, що робить їх незамінними у складних погодних умовах, таких як шторм або густий туман.

Іншою важливою складовою автоматизованих систем є підводні дрони та роботи, які використовуються для рятувальних операцій на затонулих судах або у випадках, коли об'єктом рятування є вантажі, що знаходяться на дні моря. Підводні роботи можуть проводити огляд та оцінку стану суден на великих глибинах без ризику для життя рятувальників. Завдяки вбудованим камерам, маніпуляторам і сенсорам вони здатні проводити технічний огляд об'єктів, забезпечуючи точність і безпеку підводних операцій.

Автоматизовані системи пошуково-рятувальних операцій можуть також включати безпілотні надводні судна, які використовуються для патрулювання певних територій, підтримки комунікацій з потерпілими та навіть для проведення початкових етапів рятувальних операцій до прибуття основних сил. Ці судна можуть бути оснащені спеціальними роботизованими системами для евакуації людей з води або доставки рятувальних засобів, таких як рятувальні круги чи плавучі засоби.

Штучний інтелект також сприяє розвитку автоматизованих систем у рятувальних операціях [12]. Використання алгоритмів ШІ дозволяє автоматично аналізувати дані з БПЛА, супутників та інших джерел інформації, оптимізуючи маршрути пошуково-рятувальних місій, прогножуючи поведінку об'єктів у воді та визначаючи найбільш ймовірні місця їхнього перебування. Це дозволяє суттєво скоротити час реагування та підвищити ефективність рятувальних операцій.

Тим не менш, застосування новітніх технологій у рятувальних операціях, хоча й значно полегшує їх проведення, все ж створює нові правові виклики. Одним із найважливіших питань є регулювання використання БПЛА та інших безпілотних систем у міжнародних водах та повітряному просторі. Міжнародні конвенції та національне законодавство поки що не повністю охоплюють юридичні аспекти їхнього використання у рятувальних операціях, що може створювати правові колізії.

По-перше, виникає питання відповідальності за дії безпілотних апаратів. Якщо, наприклад, БПЛА використовується для рятувальної місії, але в процесі його використання виникає шкода для майна або людей, хто нестиме відповідальність за це? Відсутність чітких правових норм може призвести до невизначеності щодо відповідальності між операторами, власниками БПЛА та рятувальними службами. Держави повинні розробляти нормативні акти, які чітко визначатимуть межі відповідальності та захисту прав учасників таких операцій.

Крім того, використання автоматизованих систем у рятувальних операціях пов'язане з питаннями приватності та збору даних. БПЛА та інші системи можуть збирати великі обсяги інформації під час своїх місій, включаючи відео- та аудіозаписи. Юридичні питання виникають у зв'язку з тим, як ці дані будуть використовуватись, зберігатись і захищатись. Це особливо актуально в контексті міжнародних операцій, де рятувальні системи можуть діяти у водах різних країн з різними законами про приватність.

Також постає питання використання безпілотних систем у контексті міжнародного гуманітарного права. З одного боку, ці системи можуть значно підвищити

ефективність рятувальних операцій, зменшити ризики для рятувальників і потерпілих. З іншого боку, можливість використання таких систем у конфліктних зонах або при перетині кордонів викликає занепокоєння щодо дотримання суверенітету держав та норм міжнародного права. Тому необхідно врегулювати питання використання нових технологій на міжнародному рівні, щоб уникнути потенційних конфліктів між державами.

Нарешті, особливу увагу слід приділяти сертифікації та ліцензуванню операторів БПЛА та автоматизованих систем. Для проведення рятувальних операцій у міжнародних водах або повітряному просторі необхідно забезпечити, щоб ці технології використовувалися відповідно до міжнародних стандартів безпеки. Ліцензування операторів, які залучені до рятувальних місій, має стати важливим аспектом регулювання на національному та міжнародному рівнях, щоб гарантувати належне використання технологій і забезпечити безпеку осіб, яким надається допомога.

Висновки. Таким чином, підсумовуючи усе вищесказане, можна дійти висновків, що рятувальні операції на морі регулюються комплексною системою міжнародних конвенцій, кожна з яких охоплює специфічні аспекти цієї важливої діяльності. UNCLOS забезпечує загальний правовий базис для надання допомоги на морі, Конвенція SAR створює міжнародну систему координації пошуково-рятувальних операцій, а Конвенція про рятування забезпечує економічне стимулювання для проведення рятувальних робіт, особливо в контексті порятунку майна та захисту навколишнього середовища. Ці конвенції разом створюють ефективний механізм міжнародної співпраці в сфері рятування та є невід'ємною частиною

безпечного функціонування глобального судноплавства.

Зобов'язання держав та судновласників у контексті рятувальних операцій на морі відіграють важливу роль у підтриманні глобальної безпеки на воді. Капітани суден, зобов'язані надавати допомогу людям у небезпеці відповідно до міжнародних та національних правових норм, та виконують ключову функцію у негайному реагуванні на надзвичайні ситуації. Держави, у свою чергу, повинні забезпечувати належну організацію та координацію пошуково-рятувальних операцій у своїх зонах відповідальності.

Сучасні рятувальні операції на морі стикаються з низкою викликів, зокрема з міграційними потоками та пов'язаними з цим правовими колізіями. Обов'язок рятувати людські життя на морі є загальновизнаним принципом міжнародного морського права, однак міграційна криза вивела на передній план складнощі виконання цього обов'язку. Правовий конфлікт між гуманітарними зобов'язаннями та національним суверенітетом підкреслюють необхідність реформування міжнародних механізмів для врегулювання таких ситуацій. Це вимагає більшої міжнародної співпраці та розробки нових нормативних документів, які б забезпечили як захист прав людини, так і дотримання суверенних прав держав.

Економічні та страхові аспекти рятувальних операцій на морі мають ключове значення для забезпечення їх ефективності та успішності. Винагорода за рятувальні послуги, як це передбачено Конвенцією про рятування 1989 року, надає рятувальникам необхідні економічні стимули для виконання своїх обов'язків. Страхування витрат на рятувальні операції відіграє важливу роль у забезпеченні фінансової стабільності як для рятувальників, так і для судновласників, особливо у випадках, коли вантаж судна

становить загрозу для навколишнього середовища.

В свою чергу, використання новітніх технологій, таких як БПЛА та автоматизовані системи, значно покращує можливості пошуково-рятувальних операцій на морі. Вони дозволяють швидко і точно проводити рятувальні місії, знижуючи ризики для рятувальників і підвищуючи шанси на успіх рятувальних операцій. Однак застосування таких технологій породжує нові правові виклики, які вимагають всебічного нормативного врегулювання. Міжнародне морське право повинне адаптуватися до нових реалій, щоб забезпечити чітке унормування питань відповідальності, приватності та правового статусу використання нових технологій у рятувальних операціях.

Література:

1. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R>
2. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі від 27.04.1979 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text
3. Міжнародна конвенція про рятування від 28.04.1989 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text
4. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі від 01.11.1974 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU74K04U>
5. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
6. Лотоцька Н. Біля грецького острова Кос затонув човен з мігрантами, четверо загинули. URL: https://lb.ua/world/2024/10/16/640065_bilya_gretsko_go_ostrova_kos_zatonuv.html
7. Жаровський Є. Президент Франції закликав ввести санкції проти країн, які відмовилися прийняти мігрантів. *New Voice*. URL: [https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/prezident-](https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/prezident-frantsiji-zaklikav-vvesti-sanktsiji-proti-krajn-yaki-vidmovilisja-prijnati-mihrantiv-2478382.html)

[frantsiji-zaklikav-vvesti-sanktsiji-proti-krajn-yaki-vidmovilisja-prijnati-mihrantiv-2478382.html](https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/prezident-frantsiji-zaklikav-vvesti-sanktsiji-proti-krajn-yaki-vidmovilisja-prijnati-mihrantiv-2478382.html)

8. Озтурк І. Франція презентує новий закон про міграцію: що суттєво зміниться. *ГлавКом*. URL: <https://glavcom.ua/world/world-politics/frantsija-prezentuje-novij-zakon-pro-mihratsiju-shcho-suttjevo-zminitsja--1025865.html>
9. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою від 27.11.1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text
10. Міжнародна конвенція щодо забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбу з ним і співпрацю від 30.11.1990 р. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1990-OPRC.pdf>
11. Рятувальні операції. *Dronarium*. URL: <https://www.dronarium.com.ua/uk/uslugi/spasatelnye-operacii/>
12. Artificial Intelligence (AI) for Marine Rescue. URL: <https://www.htx.gov.sg/techx/techxplore-ai-marine-rescue>

References:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R>
2. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). 1979. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text
3. International Convention on Salvage. 1989. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text
4. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). 1974. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU74K04U>
5. Kodeks torhovel'noho moreplavstva Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 23.05.1995 r. № 176/95-VR. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
6. Lototska N. Bilya hrets'koho ostrova Kos zatonuv choven z mihrantamy, chotvero zahynuly. URL: https://lb.ua/world/2024/10/16/640065_bilya_g_retskogo_ostrova_kos_zatonuv.html
7. Zharovskyi, Ye. Prezydent Frantsiyi zaklykav vvesty sanktsiyi proty krayin, yaki

vidmovylsya pryyniaty mihrantiv. *New Voice of Ukraine*.

URL: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/prezident-frantsiji-zaklikav-vvesti-sanktsiji-proti-krajin-jaki-vidmovilisja-prijnjati-mihrantiv-2478382.html>

8. Ozturk, I. Frantsiya prezentuie novyi zakon pro mihratsiyu: shcho suttievo zminytsya. *HlavKom*. URL: <https://glavcom.ua/world/world-politics/frantsiya-prezentuje-novij-zakon-pro-mihratsiju-shcho-suttjevo-zminitsja--1025865.html>

9. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. 1992. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text

10. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC). 1990. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1990-OPRC.pdf>

11. Ryatuval'ni operatsiyi. *Dronarium*. URL: <https://www.dronarium.com.ua/uk/uslugi/spasatelnye-operacii/>

12. Artificial Intelligence (AI) for Marine Rescue. *HTX Singapore*. URL: <https://www.htx.gov.sg/techx/techxplore-ai-marine-rescue>

Panchenko I.M., Ostapko K.S. Legal regulation of rescue operations at sea: analysis of current trends. - Article.

The article offers a comprehensive analysis of the international legal regulation of maritime rescue operations. The author examines the core international conventions that constitute the normative framework in this area, in particular the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Convention on Maritime Search and Rescue, and the International Convention on Salvage of 1989. The role of each of these instruments in establishing an effective mechanism of coordination,

motivation, and accountability among the actors involved in rescue operations is outlined.

Special attention is given to the obligations of shipmasters and coastal States in the context of rendering assistance at sea, as well as the challenges that arise amid growing migratory flows. In conditions of a migration crisis, law enforcement encounters legal conflicts between humanitarian obligations and the sovereign interests of States, highlighting the need to improve international legal mechanisms.

The article also addresses the economic and insurance dimensions of rescue operations as vital tools for enhancing their efficiency, particularly in safeguarding property interests and protecting the marine environment. The author explores the prospects of introducing advanced technologies, such as unmanned aerial vehicles and automated systems, which significantly alter the nature of rescue missions while simultaneously raising new legal challenges in the domains of liability, privacy, and the regulation of the legal status of such technologies.

Keywords: maritime safety, maritime law, international maritime conventions, rescue operation, marine insurance.

Авторська довідка:

Панченко Ірина Миколаївна – кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри економіки та морського права Херсонської державної морської академії.

<https://orcid.org/0000-0003-4545-3794>

Остапко Ксенія Сергіївна – кандидат юридичних наук, старший лаборант кафедри кримінально-правової політики Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого.

<https://orcid.org/0000-0002-2798-0622?lang=ru>

Стаття надійшла до редакції 22 квітня 2025 р.