

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

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

УДК: 347.799.2(079.2)

Абрамченко Єлизавета Андріївна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ  
ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ ЛЮДЕЙ ТА МАЙНА НА МОРІ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,

К.ю.н., доцент

Краснікова О.В.

освітньо-професійна програма

«Морське право»,

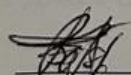
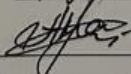
спеціальність 081 «Право»

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормконтроль

 Абрамченко Є.А.  
 Краснікова О.В.

Наталя КРЕСТОВСЬКА

Наталя КРЕСТОВСЬКА

м. Одеса - 2024

## ЗМІСТ

|                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ .....                                                      | 3  |
| ВСТУП.....                                                                                        | 4  |
| РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ТА ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ НА МОРІ.....                         | 10 |
| 1.1 Зародження та еволюція концепції рятування на морі в давні часи .....                         | 10 |
| 1.2 Розвиток інституту рятування в епоху великих географічних відкриттів та колоніалізму.....     | 15 |
| 1.3 Формування сучасного інституту рятування на морі у ХІХ-ХХ століттях ....                      | 20 |
| РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЯТУВАННЯ НА МОРІ .....                                  | 25 |
| 2.1 Основні міжнародні конвенції у сфері рятування на морі.....                                   | 25 |
| 2.2 Роль міжнародних організацій у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі .....       | 37 |
| РОЗДІЛ 3 . ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ НА МОРІ В УКРАЇНІ.....                        | 44 |
| 3.1 Особливості правового регулювання рятування на морі в Україні .....                           | 44 |
| 3.2 Проблеми та виклики у здійсненні рятувальних операцій в українських водах під час війни ..... | 60 |
| ВИСНОВКИ .....                                                                                    | 76 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....                                                                   | 81 |

## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ**

UNCLOS-82 - Конвенція ООН з морського права 1982 року

SOLAS - Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року

SAR-79 - Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 року

SAL-1989 - Міжнародна конвенція про рятування 1989 року

IMO - Міжнародна морська організація

ISU - Міжнародний союз рятувальників

P&I Clubs - Клуби взаємного страхування (Protection and Indemnity Clubs)

SCOPIC - Спеціальна компенсаційна стаття клубів взаємного страхування (Special Compensation P&I Club Clause)

LOF - Lloyd's Open Form (стандартний договір про рятування)

KTM - Кодекс торговельного мореплавства України

КУпАП - Кодекс України про адміністративні правопорушення

ККУ - Кримінальний кодекс України

ГМЗЛБ - Глобальна морська система зв'язку при лиха та безпеки

ДСНУ - Державна служба України з надзвичайних ситуацій

МПРС - Морська пошуково-рятувальна служба України

ДМРКЦ - Державний морський рятувально-координаційний центр

МРПЦ - Морський рятувальний підцентр

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Розвиток міжнародного морського судноплавства та зростання інтенсивності використання морських просторів для різноманітних цілей зумовлюють особливу актуальність питань правового регулювання рятування людей та майна на морі. Статистика морських інцидентів свідчить про збереження високого рівня ризиків для життя людей та збереження майна при здійсненні морської діяльності, що вимагає ефективного функціонування міжнародно-правових механізмів забезпечення безпеки мореплавства та рятувальних операцій. Особливої гостроти ця проблема набуває в контексті зростання кількості випадків нелегальної міграції морським шляхом, збільшення обсягів перевезення небезпечних вантажів та впливу кліматичних змін на умови судноплавства. Недосконалість існуючих механізмів координації рятувальних операцій, необхідність модернізації правових норм відповідно до технологічного розвитку галузі та важливість забезпечення ефективної взаємодії між державами у сфері рятування на морі обумовлюють актуальність комплексного дослідження цієї проблеми.

**Мета дослідження.** Метою роботи є комплексний аналіз теоретичних і практичних аспектів міжнародно-правового регулювання рятування людей та майна на морі, виявлення проблемних питань у цій сфері та розробка пропозицій щодо вдосконалення відповідних правових механізмів.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі основні **завдання**:

1. Дослідити розвиток інституту рятування в давні часи та в епоху великих географічних відкриттів та колоніалізму;
2. Охарактеризувати формування сучасного інституту рятування на морі у XIX-XX століттях;
3. Визначити основні міжнародні конвенції у сфері рятування на морі;

4. Дослідити роль міжнародних організацій у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі;

5. Визначити особливості правового регулювання рятування на морі в Україні;

6. Дослідити основні проблеми та виклики у здійсненні рятувальних операцій в українських водах під час війни.

**Об'єктом дослідження** виступають міжнародно-правові відносини, що виникають у процесі здійснення рятувальних операцій на морі.

**Предметом дослідження** система міжнародно-правових норм та національного законодавства, що регулюють діяльність з рятування людей та майна на морі, а також практика їх застосування в діяльності відповідних суб'єктів.

**Методологічна основа дослідження.** Методологічною основою дослідження є комплекс загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Діалектичний метод дозволив розглянути правове регулювання рятування на морі як динамічне явище у взаємозв'язку з розвитком міжнародного морського права. Історичний метод застосовано для дослідження еволюції правових норм у сфері рятування. Формально-юридичний метод використано для аналізу змісту правових норм та їх тлумачення. Порівняльно-правовий метод дозволив зіставити різні правові системи та підходи до регулювання рятувальних операцій. Системний метод застосовано для комплексного аналізу інституту рятування як складової міжнародного морського права.

**Аналіз джерел та літератури.** Фундаментальну основу дослідження складає широкий спектр нормативно-правових актів міжнародного та національного характеру, а також наукова література вітчизняних та зарубіжних дослідників. Серед міжнародних документів особливе значення мають базові конвенції: Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо зіткнення суден (1910), Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу

збройних сил на морі (1949), Віденська конвенція про право міжнародних договорів (1969), Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі (1979) та Міжнародна конвенція про рятування (1989). Ці документи формують міжнародно-правову основу регулювання пошуково-рятувальних операцій на морі та встановлюють базові принципи міжнародного співробітництва у цій сфері.

Національне законодавство представлене широким спектром нормативно-правових актів різної юридичної сили, починаючи від кодифікованих актів (Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний кодекс України) до спеціальних законів та підзаконних актів, що регулюють окремі аспекти пошуково-рятувальної діяльності. Особливу увагу приділено актам, прийнятим в умовах воєнного стану, зокрема Указу Президента України про введення воєнного стану від 24.02.2022 та наказу Міністерства інфраструктури України про закриття морських портів від 28.04.2022.

Важливим джерелом є резолюції Міжнародної морської організації (ІМО), зокрема Resolution MSC.495(105) щодо дій з термінової евакуації моряків із зони бойових дій в Чорному та Азовському морях, а також документи ІМО щодо безпеки мореплавства та пошуково-рятувальних операцій. Окрему групу джерел становлять стандартні форми договорів про рятування, такі як International Salvage Union Sub-Contract та Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement.

Наукова література представлена працями вітчизняних та зарубіжних дослідників. Серед українських науковців важливий внесок у дослідження теми зробили Аверочкіна Т.В., Балобанов О.О., Білляр К.Л., Годованюк С.П., Іванова А.В., Каранфілов О.С., Купрій А.А. та інші. Їхні роботи охоплюють широкий спектр питань від загальних аспектів безпеки мореплавства до специфічних проблем організації пошуково-рятувальних операцій.

Зарубіжна наукова література представлена роботами таких дослідників як Azofra M., Breivik O., Button R., Cusumano E., Gombeer K., Papanicopolu I., Parent J. та інших. Їхні дослідження зосереджені на різних аспектах морського права, організації пошуково-рятувальних операцій, використанні сучасних технологій у пошуково-рятувальній діяльності.

Особливу цінність становлять новітні дослідження, що розглядають актуальні проблеми пошуково-рятувальних операцій в умовах сучасних викликів, зокрема роботи Купрія А.А. щодо впливу збройного конфлікту на здійснення пошуково-рятувальних операцій та докторська дисертація Marso-Franco щодо пошуку та рятування на морі в контексті інтересів прибережних держав.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає формуванні цілісного теоретико-правового підходу до розуміння сучасних проблем правового регулювання рятування на морі, систематизації існуючих механізмів координації рятувальних операцій та розробці нових підходів до вдосконалення міжнародно-правового регулювання в цій сфері. Вперше здійснено комплексний аналіз впливу сучасних технологічних та соціальних факторів на розвиток інституту рятування та запропоновано інноваційні механізми підвищення ефективності рятувальних операцій.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в можливості їх використання при розробці міжнародних договорів та національного законодавства у сфері рятування на морі, в діяльності морських рятувальних служб та координаційних центрів, у навчальному процесі при підготовці фахівців морської галузі. Сформульовані в роботі висновки та рекомендації можуть бути використані для вдосконалення механізмів взаємодії держав у сфері рятування, оптимізації процедур проведення рятувальних операцій та підвищення ефективності захисту прав людей, що зазнали лиха на морі.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення дипломної роботи апробовані на засіданнях кафедри морського права Національного університету «Одеська морська академія», доповідях на науково-практичних конференціях:

1.Абрамченко Є.А. Пошук та рятування на морі в умовах воєнного стану. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти НУОМА*. Одеса: НУОМА. 2023. С.7.

2.Абрамченко Є.А. Зарубіжний досвід реалізації інституту рятування людей та майна на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА*. Одеса: НУОМА. 2024. С.7.

**Обґрунтування структури роботи.** Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

Перший розділ присвячено історичному аналізу виникнення та еволюції концепції рятування на морі.

У другому розділі висвітлено сучасні міжнародно-правові механізми, що регулюють рятування на морі, а також роль міжнародних організацій у цьому процесі.

Другий розділ охоплює основні міжнародні договори та конвенції, що стосуються рятування на морі, а також роль міжнародних організацій у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі.

Третій розділ був зосереджений на особливостях та викликах рятувальних операцій в українських водах, зокрема в умовах війни.

У висновках підбиваються підсумки дослідження, визначаються основні досягнення та недоліки в розвитку інституту рятування на морі, як на міжнародному рівні, так і в Україні. Також було окреслено перспективи

вдосконалення рятувальної системи та можливі напрями подальших досліджень у цій сфері.

## РОЗДІЛ 1

### ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ТА ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ НА МОРІ

#### 1.1 Зародження та еволюція концепції рятування на морі в давні часи

Концепція рятування на морі має глибокі історичні корені, що простягаються в античні часи. Від перших спроб організації морських операцій до розвитку комплексних систем рятування, історія рятувальних практик на морі відображає прогрес людської цивілізації у розумінні і впровадженні засобів порятунку в надзвичайних ситуаціях.

Впродовж багатьох століть мореплавства, можливості рятування суден, що потрапили в біду, були вкрай обмеженими. Основними рятівниками виступали мешканці прибережних районів та екіпажі інших кораблів, які випадково опинялися поблизу. Це створювало значні ризики для мореплавців, особливо тих, хто подорожував у відкритому морі далеко від берегів.

Навігація як мистецтво та наука розвивалася протягом тисячоліть. Древні мореплавці використовували зірки, сонце, берегові орієнтири та примітивні навігаційні інструменти для визначення свого місцезнаходження та курсу. Проте можливості комунікації на великих відстанях були вкрай обмеженими.

До початку XX століття моряки покладалися на візуальні сигнали - прапори, ліхтарі, сигнальні вогні - для спілкування між собою та з берегом. Ці методи були ефективними лише на коротких відстанях і за гарної видимості. У разі надзвичайної ситуації судно, що знаходилося далеко від берега або інших кораблів, фактично залишалося без надії на допомогу.

У стародавньому світі не було офіційних морських рятувальних служб, як ми їх розуміємо сьогодні. Проте, у випадках великих катастроф, місцеві громади або мореплавці могли організовувати рятувальні групи для допомоги

потерпілим. Це були частіше приватні ініціативи, що діяли за потреби та на основі локальних звичаїв<sup>1</sup>.

Стародавні греки використовували прості рятувальні засоби, такі як дошки для плавання або плоті, які могли бути використані для порятунку людей, що потрапили за борт або в ситуації аварії.

У Стародавньому Римі, римські юристи та письменники розвивали і документували норми морської безпеки та рятування. Хоча систематизовані рятувальні служби як такі ще не існували, римське право і звичаї включали кілька важливих аспектів, що стосуються рятування на морі.

Римське право передбачало принцип, що той, хто надає допомогу у випадку морської аварії, має право на компенсацію за витрати і збитки, понесені під час рятування. Це забезпечувало мотивацію для рятувальних дій і сприяло розвитку практики допомоги на морі<sup>2</sup>.

У середньовіччі концепція рятування на морі отримала більш структуровану форму завдяки морським кодексам та правовим нормам:

Родоський морський кодекс є одним з найраніших відомих морських правових документів, що датується приблизно 7 століттям до нашої ери. Цей кодекс, прийнятий у стародавньому місті Родос, розташованому на острові Родос у Середземному морі, заклав основи для правового регулювання морських відносин, включаючи питання рятування на морі. Хоча повний текст кодексу не зберігся до наших днів, його основні положення були зафіксовані в працях пізніших римських юристів і істориків.

Родоський морський кодекс містив детальні норми щодо справедливого розподілу збитків, які могли виникнути в результаті морських аварій. Якщо судно зазнавало пошкоджень або вантаж втрачався під час подорожі, кодекс

---

<sup>1</sup> Irini Papanicopulu. The Historical Origins of the Duty to Save Life at Sea in International Law. *Journal of the history of International Law*. No. 24, 2022. P. 154 (149–188)

<sup>2</sup> Marco-Franco, Julio. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States: Doctoral Dissertation for PhD in rule of law and global governance. *University of balearic Islands*. 2023. P. 21 (311 p.)

визначав, як ці збитки повинні розподілятися між власниками судна, вантажем і екіпажем. Це включало:

- розподіл витрат на рятування: витрати, понесені для рятування судна або вантажу, повинні були бути пропорційно розподілені серед всіх зацікавлених сторін;
- компенсація: власники суден і вантажів могли отримати компенсацію за витрати на рятування, що допомагало стимулювати дії з рятування.

Родоський кодекс також регулював рятувальні операції в разі морських аварій. Встановлювались обов'язки рятувальників, які повинні були надати допомогу тим, хто потрапив у біду на морі. Це було важливим для забезпечення справедливого і ефективного рятування.

Кодекс містив положення про те, як рятувальні операції повинні проводитися відповідно до принципів справедливості і економії. Це було важливо для забезпечення того, щоб рятувальні дії не створювали нових проблем або несправедливих витрат.

Хоча конкретні деталі застосування Родоського кодексу не збереглися, очевидно, що його норми мали широкий вплив на морські звичаї і правові системи того часу. Кодекс допомагав визначити правову основу для рятувальних операцій і забезпечення справедливого розподілу витрат і збитків.

Родоський морський кодекс є важливим етапом у розвитку морського права, оскільки його принципи і норми стали основою для подальшого розвитку правових систем, що регулюють рятування на морі. Положення кодексу про розподіл збитків і рятування вплинули на пізніші морські кодекси і правові системи, включаючи римське право і середньовічні морські коди.

Принципи, закладені в Родоському кодексі, продовжували формуватися в пізніші століття і стали частиною основи для сучасного морського права. Кодекс допоміг визначити важливі аспекти рятування на морі, що залишаються

актуальними до сьогодні, включаючи обов'язки рятувальників і справедливий розподіл витрат і збитків.

Досить цікавими є Олеронські сувої (*Rôles d'Oléron*) - визначний французький середньовічний морський кодекс, який відіграв ключову роль у розвитку морського права Західної Європи. Цей документ вважається першим комплексним зводом морських законів у регіоні, що заклав основи для подальшого розвитку морського права.

Назва кодексу походить від острова Олерон, розташованого біля атлантичного узбережжя Франції. На цьому острові існувала впливова морська гільдія, яка, ймовірно, зробила значний внесок у формування цих законів.

Історія створення Олеронських сувоїв оповита легендами. Існує припущення, що їх складання було ініційоване Елеонорою Аквітанською приблизно у 1160 році, після її повернення з Другого хрестового походу. Вважається, що вона могла ознайомитися з Родоським морським правом під час своєї подорожі і вирішила створити подібний кодекс для французьких територій. Проте, історичні докази вказують на те, що перша відома публікація Олеронських сувоїв датується лише другою половиною XIII століття, через кілька десятиліть після смерті королеви Елеонори<sup>3</sup>.

Олеронські сувої містили важливі положення морського права, зокрема, закон про загальну аварію. Цей принцип, який передбачає справедливий розподіл збитків між усіма учасниками морського підприємства у випадку надзвичайних ситуацій, став основою для багатьох подальших морських кодексів Європи.

Вплив Олеронських сувоїв на європейське морське право був надзвичайно значним. Багато середньовічних морських кодексів, прийнятих після Олеронських сувоїв, копіювали та адаптували їхні положення. Це сприяло

---

<sup>3</sup> Marco-Franco J.. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States. P.

формуванню єдиного підходу до морського права в різних європейських країнах.

Особливо помітним був вплив Олеронських сувоїв на англійське право. З XIV століття використання цих сувоїв та похідних від них морських правил зафіксовано не лише в Англії, але й у Шотландії.

Примітним в Олеронських сувоях є те, що вперше вони містили багато елементів, пов'язаних із лихом на морі, які згодом були посилені та оновлені наступними правилами. Серед них: обов'язок допомагати та брати на себе відповідальність за порятунок, що вперше з'явився як юридичне зобов'язання; незаконність надмірних винагород та обіцянок, даних особами в біді своїм потенційним рятівникам; обов'язковий характер допомоги потерпілим від корабельної аварії з боку прибережної влади, що також є примітним, включаючи переслідування тих, хто користується становищем постраждалих чи їхнім майном; заборона імітації корабельної аварії тощо. Варто зазначити, що основа сучасного правового регулювання надання допомоги на морі представлена тут у своїй зародковій формі<sup>4</sup>.

Французький Морський указ 1681 року (Указ Кольбера) проголошує, що кораблі, екіпажі та вантажі, що врятувалися від корабельної аварії, перебувають під захистом короля, наказує всім підданим робити все можливе для допомоги потерпілим від корабельної аварії та засуджує до смерті тих, хто заподіює шкоду їхнім особам чи їхньому майну - без можливості помилування<sup>5</sup>.

Водночас існувало мало правил щодо допомоги від одного корабля іншому. Наприклад, "Consolato del Mare" (середньовічний морський кодекс) згадує про допомогу від одного корабля іншому лише в контексті суден,

---

<sup>4</sup> Marco-Franco J.. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States, P.

<sup>5</sup> Irini Papanicopulu. The Historical Origins of the Duty to Save Life at Sea in International Law. P. 156.

з'єднаних мотузкою, та суден, які домовилися плисти разом у "консорціумі", щоб допомагати одне одному у разі небезпеки<sup>6</sup>.

З розвитком мореплавства і зростання значення міжнародних торгових маршрутів у XVI-XVII століттях, потреба в стандартизації рятувальних практик стала очевидною. Це привело до формування нових міжнародних норм, які були закріплені в наступних конвенціях і протоколах.

Таким чином, зародження і еволюція концепції рятування на морі в давні часи відображають поступове удосконалення людської діяльності в умовах морських аварій і катастроф. Від античних практик до середньовічних морських кодексів, рятування на морі стало важливим аспектом морського права і безпеки. Ранні норми і практики, закладені в давні часи, стали основою для сучасних міжнародних стандартів і конвенцій, що забезпечують безпеку і ефективність рятувальних операцій на морі.

## **1.2 Розвиток інституту рятування в епоху великих географічних відкриттів та колоніалізму**

У період раннього нового часу питання допомоги людям, що потрапили в біду на морі, не зазнало істотного розвитку. Натомість, основна увага зосередилася на проблемах морської юрисдикції та встановленні меж територіальних вод.

Хоча обов'язок надання допомоги вже давно був закріплений звичаями та практикою, він здебільшого залишався у сфері приватного адміралтейського права. Це контрастувало з морським правом, яке ґрунтувалося на міжнародних публічних договорах.

Поступово фокус правових дискусій змістився до питань територіальної юрисдикції та морського суверенітету. Ці аспекти суттєво вплинули на практику морського порятунку та його економічні наслідки.

---

<sup>6</sup> Smith .R S. 'The Llibre Del Consolat De Mar: A Bibliography'. *Law Library Journal* 33(6) (1940), P. 387–395

Важливу роль у цих змінах відіграв розвиток протестантизму. Це призвело до того, що Папа Римський втратив свій статус верховного арбітра та власника світу, що мало значні наслідки для міжнародних морських відносин<sup>7</sup>. Епоха Великих Географічних Відкриттів (XV-XVII століття) і колоніалізму, що послідувала за нею, стала періодом значних змін у мореплаванні, що вплинули на розвиток інституту рятування на морі. Розширення морських шляхів, збільшення торгових і військових подорожей, а також створення колоній вимагали нових підходів до організації рятувальних операцій і врегулювання морських аварій.

В епоху Великих Географічних Відкриттів, експедиції, що здійснювалися європейськими державами, відкривали нові морські шляхи і території. Зокрема, подорожі Христофора Колумба, Васко да Гама та Фернана Магеллана значно розширили знання про морські маршрути та континенти. Цей процес призвів до збільшення кількості суден і маршрутів, що підвищило ризики аварій та інші морські інциденти.

Христофор Колумб, спонсорований іспанською короною, здійснив свою першу подорож у 1492 році з метою знайти західний морський шлях до Індії. Натомість він відкрив нові континенти – Америку. Ця подорож відкрила нові можливості для європейських держав, які почали активно освоювати нові території.

Васко да Гама, португальський мореплавець, проклав морський шлях до Індії, обігнувши Південний мис Африки. Його подорож стала важливою віхою для розвитку торгівлі з Азією, що сприяло розширенню португальських торгових маршрутів.

Фернан Магеллан, португальський дослідник, очолив першу в історії навколосвітню подорож. Хоча сам Магеллан загинув під час подорожі, його

---

<sup>7</sup> Marco-Franco J.. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States.

експедиція підтвердила існування протоки, яка з'єднує Атлантичний і Тихий океани (тепер відома як Протока Магеллана), і продемонструвала можливість обійти Землю.

З "відкриттям" американського континенту почала розвиватися трансатлантична торгівля. Морські держави того часу, Іспанія та Португалія, просуvalи політику *Mare Clausum* (закритого моря), щоб завадити іншим країнам користуватися відкритими землями та торговельними шляхами, претендуючи на монополію у торгівлі зі Східною Індією.

Ця позиція сформувалася після тривалого періоду переговорів між Іспанією та Португалією — ще до періоду їхнього спільного правління — спочатку з договором Алькасоваш, а пізніше з важливим Тордесільяським договором, який було наказано дотримуватися під страхом відлучення від церкви буллою Папи Олександра VI в його ролі верховного володаря світу (*dominus mundi*)<sup>8</sup>.

Рішення, сприятливе для іспанських інтересів, відкрило "іспанську епоху" (1492-1648). Однак у зростаючих "договірних" рухах ні Англія (після того, як Генріх VIII розірвав зв'язки з Римом), ні могутня Голландська Ост-Індська компанія (*Vereenigde Oostindische Compagnie, V.O.C.*), що належала протестантській державі, не визнавали ні договору, ні влади Папи<sup>9</sup>.

Під час переговорів про завершення голландської боротьби за незалежність Іспанія, підтримуючи позицію Португалії, вперто противилася становленню торгових відносин між Голландією та Індією.

Така ситуація абсолютно не влаштовувала Голландську Ост-Індську компанію. Гуго Гроцій у своїй знаменитій праці *Mare Liberum*, опублікованій у 1609 році, відстоював свободу відкритого моря, захищаючи право Голландської

<sup>8</sup> Marco-Franco J.. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States, P. 28.

<sup>9</sup> Ibid.

Ост-Індської компанії торгувати на Далекому Сході проти виключної монополії Португалії, закріпленої булою папи Олександра IV<sup>10</sup>.

Колоніальні держави, такі як Іспанія, Португалія, Англія, Франція та Нідерланди, в епоху Великих Географічних Відкриттів активно розширювали свої імперії, створюючи колонії в нових землях. Це вплинуло на розвиток інституту рятування на морі через низку важливих аспектів, що відображаються у збільшенні морських подорожей, розширенні торгових маршрутів і зростанні ризиків, пов'язаних з морськими подорожами.

Колоніальні держави активно перевозили товари, людей і ресурси між колоніями та метрополіями. Це включало не тільки комерційні вантажі, але й переселення населення, військові контингенти та експедиції. Збільшення кількості морських подорожей призвело до підвищення ризиків, таких як аварії, піратство і погані погодні умови.

З метою забезпечення безпеки мореплавства, колоніальні держави розробляли і впроваджували різні правові норми та кодекси, що регулювали рятування на морі. Наприклад, в Англії були прийняті закони, що визначали обов'язки судновласників і капітанів щодо рятування. Подібні ініціативи були характерні для інших колоніальних держав, що допомогло стандартизувати рятувальні процедури.

Кодекс Ла Наваль, розроблений в Іспанії у XVII столітті, є важливим документом у розвитку морського права і рятування на морі. Цей кодекс надає детальний погляд на організацію рятувальних операцій і врегулювання претензій на рятоване майно, що є критично важливим для іспанських колоніальних підприємств і судноплавства того часу. Розглянемо детальніше, як Кодекс Ла Наваль вплинув на інститут рятування на морі.

---

<sup>10</sup> Vervliet J. General Introduction. In Hugo Grotius Mare Liberum 1609-2009, Leiden, The Netherlands: Brill, 2010. P. 10  
DOI: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004177017.i-178.5> .

Кодекс Ла Наваль був розроблений в умовах, коли Іспанія активно розвивала свої колоніальні території та розширювала морські маршрути. У цей період збільшилась кількість морських подорожей і, відповідно, частота морських аварій. Кодекс був створений для регулювання рятувальних операцій та врегулювання правових аспектів, що виникали внаслідок таких інцидентів.

Кодекс Ла Наваль став важливим правовим документом, що забезпечив чіткі правила і процедури для організації рятування на морі. Він надавав правову основу для рятувальних операцій і допоміг сформувати практики, що забезпечували ефективну організацію допомоги і врегулювання претензій на рятоване майно.

Кодекс встановлював обов'язки судновласників і капітанів у випадку аварій. Вони були зобов'язані організовувати рятувальні заходи і забезпечувати порятунок людей і майна, якщо це було можливим.

Кодекс також регулював питання, що виникали щодо рятування майна:

Кодекс Ла Наваль став важливим документом у формалізації рятувальних процедур, що дозволило створити чіткі правила і обов'язки для організації рятування на морі. Це сприяло більш систематичному і ефективному підходу до рятувальних операцій.

Правила, встановлені Кодексом, стали основою для розвитку нових правових норм і документів у сфері рятування на морі. Кодекс вплинув на подальше формування морського права і рятувальних практик, що регулювалися у наступні століття.

Кодекс Ла Наваль також мав вплив на міжнародне морське право, оскільки його норми і практики стали частиною загального правового контексту, що впливає на розробку міжнародних конвенцій і угод у сфері рятування на морі.

Кодекс Ла Наваль, розроблений в Іспанії у XVII столітті, є важливим етапом у розвитку інституту рятування на морі. Він встановив основи для

організації рятувальних операцій і врегулювання претензій на рятоване майно, що стало важливим для іспанських колоніальних підприємств і судноплавства. Правила і норми, закладені в Кодексі, допомогли формалізувати рятувальні процедури і вплинули на подальший розвиток морського права.

Знання і досвід, накопичені в епоху колоніалізму, стали основою для створення сучасних міжнародних організацій, таких як Міжнародна морська організація (ІМО), яка координує міжнародні зусилля у сфері морської безпеки і рятування.

Епоха Великих Географічних Відкриттів та колоніалізму була критичним періодом для розвитку інституту рятування на морі. Розширення морських маршрутів і колоніальна експансія сприяли створенню нових правових і практичних норм, що формували основи сучасного рятувального інституту. Документи, такі як Лізбонський статут та Кодекс Ла Наваль, а також нові практики і технології, стали важливими етапами в еволюції рятування на морі, що продовжує впливати на сучасні норми і стандарти.

### **1.3 Формування сучасного інституту рятування на морі у XIX-XX століттях**

Практика мореплавання виробила у моряків звичай надавати допомогу один одному у випадках лих на морі. Поступово дотримання цього традиційного правила, продовжуючи залишатися моральним обов'язком моряків, стало їх обов'язком, отримавши юридичне закріплення в законодавстві більшості держав світу і нормах міжнародного права. Як правило, морські держави включають в кодекси статті про кримінальну відповідальність за ненадання допомоги потерпілим в морі суднам і людям.

Протягом двадцятого століття на міжнародному рівні було розроблено низку заходів щодо об'єднання зусиль морських держав для рятування на воді людей та плавзасобів. У вересні 1910 року в Брюсселі була прийнята перша Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та

рятування на морі. Ця Конвенція, учасниками якої є нині майже всі держави, що займаються міжнародним судноплавством, зобов'язує капітана судна, який отримав сигнал лиха або що виявив на морі осіб, що знаходяться в небезпеці, надати допомогу, якщо він це може зробити без серйозної небезпеки для свого судна, екіпажу і пасажирів. В іншому випадку ненадання допомоги розглядається як злочин, що тягне за собою покарання у кримінальному порядку.

Положення Брюссельської конвенції 1910 розвинені і закріплені в Конвенції про відкрите море. Так, ст. 12 Брюссельської конвенції вимагає від кожної держави - учасниці Конвенції зобов'язати капітанам суден, що плавають під її прапором: надавати допомогу кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель; слідувати з максимально можливою швидкістю на допомогу гинучим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати; після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу та його пасажирам і, оскільки це можливо, повідомити цьому іншому судну найменування свого судна, порт його реєстрації та найближчий порт, у який воно зайде. Усі прибережні держави повинні сприяти організації та утриманню відповідної ефективної рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі і над морем, а також укладати з цією метою в необхідних випадках регіональні угоди про взаємне співробітництво із сусідніми державами<sup>11</sup>.

Всі перераховані обов'язки капітан судна повинен виконувати за умови, що при цьому не буде піддаватися серйозній небезпеці судно, його екіпаж і пасажирів.

У квітні 1979 року в Гамбурзі рішенням X сесії Асамблеї Міжурядової консультативної організації 52-х держав була прийнята Міжнародна конвенція

---

<sup>11</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels. Brussels, 23 September 1910. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>

про пошук і рятування на морі. Ця конвенція вперше встановила міжнародні адміністративно-правові та технічні норми для забезпечення ефективної роботи і координації дій національних пошуково-рятувальних служб усіх країн<sup>12</sup>.

За рішенням Верховної Ради України № 27886-12 від 17 листопада 1992 року<sup>13</sup> до цієї Конвенції приєдналась і Україна. Крім того 28 квітня 1989 року була прийнята Міжнародна конвенція про рятування, яку, Україна 22 березня 2017 року ратифікувала та набрала чинності 15 червня 2018 року.

Особливість проблем рятування на морі полягає в тому, що небезпека загибелі і рятування від неї поєднують в собі складне переплетіння інтересів багатьох учасників мореплавства, їх зв'язок, колізії та прогалини в міжнародному праві і національних законодавствах, особливості судово-арбітражної практики, стрімкий науково-технічний розвиток, і відносини, які змінюються внаслідок цього.

Міжнародне морське співтовариство занепокоєне тим, щоб звести до мінімуму загибель суден і людей. З цією метою прийнятий ряд міжнародних конвенцій, угод, а також національних законів, які безпосередньо спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, а у разі виникнення загрози для суден і людей, на пошук та надання допомоги. Найважливішими з цих актів є:

- Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі яка було прийнята в Брюсселі в 1910 р.;
- Конвенція ООН з морського права 1982 р.;
- Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р.;
- Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р.
- Міжнародна конвенція про рятування 1989 р.

<sup>12</sup> International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Hamburg. 29 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>

<sup>13</sup> Про Приєднання України До Міжнародної Конвенції про Пошук і Рятування на Морі 1979 Року: Постанова Верховної Ради України від 17 листопада 1992 року № 2786-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2786-12#Text>

Формування сучасного інституту рятування на морі у XIX-XX століттях було визначено значними технічними досягненнями, розвитком міжнародних норм і стандартів, а також активною міжнародною співпрацею. Технологічний прогрес і нові міжнародні конвенції забезпечили ефективність рятувальних операцій і підвищили безпеку мореплавства.

На основі проведеного дослідження історичного розвитку інституту рятування на морі можна підсумувати, що еволюція цього інституту демонструє послідовну трансформацію від звичаєвих норм античності до сучасної комплексної системи міжнародно-правового регулювання.

Ключовим етапом формування правових засад рятування на морі стали середньовічні морські кодекси - Родоський морський кодекс та Олеронські сувої, які вперше систематизували принципи надання допомоги на морі та встановили базові правила розподілу відповідальності та компенсації витрат при рятувальних операціях. Особливо важливим було закріплення в Олеронських сувоях юридичного обов'язку надання допомоги, що стало революційним кроком у розвитку морського права.

Епоха Великих Географічних Відкриттів та колоніалізму суттєво вплинула на подальший розвиток інституту через значне розширення морських маршрутів та збільшення інтенсивності морської торгівлі. Саме в цей період виникла потреба у більш детальному регулюванні рятувальних операцій, що знайшло відображення в таких документах як Кодекс Ла Наваль. Важливим аспектом стало формування концепції свободи морів (*Mare Liberum*) Гуго Гроцієм, що вплинула на подальший розвиток міжнародного морського права.

Фундаментальні зміни відбулися у XIX-XX століттях з прийняттям перших міжнародних конвенцій, зокрема Брюссельської конвенції 1910 року. Цей період характеризується переходом від національного до міжнародно-правового регулювання рятування на морі, що було зумовлено глобалізацією морської торгівлі та необхідністю уніфікації правил рятувальних операцій.

Сучасний етап розвитку інституту рятування на морі відзначається комплексним підходом, що поєднує технологічні досягнення, міжнародну координацію та стандартизовані процедури проведення рятувальних операцій. Особливого значення набуло забезпечення екологічної безпеки під час рятувальних операцій, що відображено в сучасних міжнародних конвенціях та практиках.

Таким чином, історичний розвиток інституту рятування на морі демонструє поступову еволюцію від локальних звичаїв до глобальної системи правового регулювання, що відповідає сучасним викликам морської безпеки та міжнародної торгівлі. Ця еволюція продовжується й сьогодні, адаптуючись до нових технологічних можливостей та екологічних вимог сучасного світу.

## РОЗДІЛ 2

### МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РЯТУВАННЯ НА МОРИ

#### 2.1 Основні міжнародні конвенції у сфері рятування на морі

Інститут рятування був у свій час звичаєм, однак сьогодні норми про рятування закріплені у міжнародних договорах.

Найважливішими з них є: Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі яка було прийнята в Брюсселі в 1910 р.; Конвенція ООН з морського права 1982 р.; Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р.; Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р.

Пропонуємо розглянути деякі положення з цих документів окремо.

Основний міжнародно-правовий акт, який висвітлює заходи забезпечення і координації пошуку і рятування - Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р. (SAR-1979). Ця конвенція є ключовою для організації міжнародної системи пошуку й рятування людей на морі. Відповідно до SAR-1979 держави-учасниці повинні забезпечити вжиття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і рятування людей, що терплять лихо на морі у їх берегів. Сторони направляють Генеральному секретарю інформацію про свою організацію пошуку і рятування і, надалі, про її істотну зміну, включаючи відомості про:

1. національну морську пошуково-рятувальну службу;
2. місцезнаходження створених рятувально-координаційних центрів, номери їх телефонів і телексів і про зони відповідальності;
3. основні наявні в їх розпорядженні рятувальні одиниці<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі від 27 квітня 1979 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_138#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text)

Значний внесок у розвиток цього інституту зробила Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. (SAL-1989), в якій знайшов закріплення основний принцип рятування: "без рятування немає винагороди".

SAL-1989 містить главу II під назвою «Здійснення рятувальних операцій», в 8 статті якої містяться обов'язки рятувальника, власника та капітана. Стосовно майна, що перебуває в небезпеці, рятувальник зобов'язаний:

а) здійснювати рятувальні операції з належною турботою;

б) під час виконання зобов'язання, зазначеного в підпункті «а», виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення;

в) коли цього переконливо вимагають обставини, звертатися по допомогу до інших рятувальників, а також;

г) погоджуватися на участь інших рятувальників, коли цього переконливо вимагає власник або капітан судна чи власник іншого майна, яке перебуває в небезпеці, за умови, однак, що це не впливатиме на розмір його винагороди, якщо буде визнано, що така вимога була не доцільною. Стосовно рятувальника власник і капітан судна або власник іншого майна, що перебуває в небезпеці, зобов'язані:

а) у повному обсязі співробітничати з ним під час рятувальних операцій;

б) здійснюючи співробітництво, виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення, а також в) прийняти судно чи інше майно після того, як воно було доставлене в безпечне місце, коли цього переконливо вимагає рятувальник<sup>15</sup>.

Ключовим терміном в контексті норм про рятування є термін "рятувальна операція", що означає будь-яку дію чи діяльність, що здійснюються для надання допомоги судну чи будь-якому іншому майну, які перебувають у небезпеці в

---

<sup>15</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року.

судноплавних водах чи в будь-яких інших водах. Згідно наведеного визначення рятувальником може бути будь-яка особа, яка здійснює рятувальну операцію.

Згідно з SAL-1989 об'єктами рятування є судно або майно. Судном визначено будь-яке судно чи плавучий засіб чи будь-яку структуру, здатну здійснювати плавання. Майном є будь-яке майно, яке не прикріплене постійно й навмисно до узбережжя, та включає фрахт, який знаходиться під загрозою.

Згідно ст. 4 SAL-1989<sup>16</sup>, норми про рятування також не застосовується до військових кораблів чи інших некомерційних суден, що знаходяться у власності будь-якої держави чи експлуатуються нею, або які мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет відповідно до загальновизнаних принципів міжнародного права. Однак, визначено право держав-учасниць SAL-1989 приймати рішення про застосування конвенції до своїх військових кораблів або інших суден, наводячи положення та умови такого застосування. Таким правом скористалася російська федерація, зробивши застереження у своєму Кодексі Торговельного Мореплавства про умови застосування норм про рятування до окремої категорії суден та некомерційних вантажів.

Умова, за якої виникає право на винагороду, стосується отримання корисного результату внаслідок здійснення рятувальної операції. Рятувальні операції, що мали корисний результат, дають право на винагороду. Сплата винагороди не передбачається, якщо рятувальні операції не мали корисного результату. Корисний результат вважається досягнутим, якщо здійснено повне або часткове рятування судна чи майна (вантажів, інших предметів, що знаходяться на судні або іншого майна), збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу, так само як і навколишнього природного середовища. Прийнято вважати, що виникнення права на винагороду за досягнення корисного результату виникає за дотриманням двох умов: (а)загроза

---

<sup>16</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року.

безпеки відносно судна чи майна, (б) причинний зв'язок між безпекою відносно судна чи майна і повним або частковим рятуванням судна чи майна.

Отже, критерієм успішного сприяння рятуванню судна чи майна є зменшення безпеки завдяки діям рятувальника. Це стосується й тих випадків, коли судно, що було врятовано, та судно, що здійснює рятувальні операції, належать одному власнику.

Рятувальник має цілу низку важливих зобов'язань перед власником судна або іншого майна, що знаходиться в небезпечній ситуації. Перш за все, він повинен проводити всі рятувальні операції з належною турботою та професіоналізмом, забезпечуючи максимальну ефективність рятувальних дій. Особлива увага приділяється екологічному аспекту – під час виконання рятувальних операцій рятувальник зобов'язаний вживати всіх можливих заходів для запобігання або мінімізації шкоди навколишньому середовищу.

У випадках, коли ситуація вимагає додаткових ресурсів або можливостей, рятувальник зобов'язаний звертатися за допомогою до інших рятувальників. Більше того, якщо власник або капітан судна чи власник майна, що перебуває в небезпеці, наполягає на залученні додаткових рятувальників, рятувальник повинен погодитися на їх участь. Важливо зазначити, що така вимога не повинна впливати на розмір винагороди першого рятувальника, якщо буде встановлено, що залучення додаткових рятувальників було недоцільним.

З іншого боку, власник і капітан судна або власник майна, що перебуває в небезпеці, також мають певні зобов'язання перед рятувальником. Першочерговим є забезпечення повноцінного співробітництва з рятувальником протягом всієї рятувальної операції. Це включає надання необхідної інформації, виконання вказівок рятувальника та сприяння проведенню рятувальних робіт.

Так само як і рятувальник, власник та капітан судна повинні приділяти особливу увагу екологічній безпеці. В процесі співпраці вони зобов'язані демонструвати належну турботу щодо запобігання або мінімізації можливої

шкоди навколишньому середовищу. Це передбачає дотримання відповідних екологічних норм та стандартів під час проведення рятувальної операції.

Після успішного завершення рятувальної операції власник або капітан мають ще одне важливе зобов'язання – прийняти врятоване судно або майно після його доставки в безпечне місце, якщо рятувальник наполягає на цьому. Це забезпечує належне завершення рятувальної операції та передачу відповідальності за врятоване майно його законному власнику.

Згідно зі ст. 10 SAL-1989, капітан зобов'язаний, наскільки він у змозі це зробити, не піддаючи суттєвій небезпеці своє судно та осіб, що знаходяться на ньому, надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель на морі. Власник судна не несе відповідальності за порушення капітаном наведеного зобов'язання<sup>17</sup>.

Згідно зі ст. 6 SAL-1989<sup>18</sup> капітан судна має право укладати договори про здійснення рятувальних операцій від імені власника судна. Капітан чи власник судна мають право укладати такі договори від імені власника майна, яке знаходиться на борту судна.

Слід зазначити, що договір про рятування є особливим видом правової угоди, що має свої специфічні характеристики та умови укладання. Розглянемо детально його особливості та правову природу.

Договір про рятування визначається як юридична угода, основним предметом якої виступає надання спеціалізованих послуг з рятування. Ці послуги включають проведення рятувальної операції щодо судна або іншого майна, які опинилися в ситуації безпосередньої небезпеки.

Ключовим аспектом договору про рятування є момент його укладання, який має особливе правове значення. Принципово важливим є те, що такий договір укладається саме в той момент, коли судно або майно вже перебувають

---

<sup>17</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. Ст. 10.

<sup>18</sup> Так само. Ст. 6

у стані небезпеки. Це є визначальною характеристикою, яка відрізняє договір про рятування від інших видів морських договорів.

З цього випливає важливий правовий наслідок: будь-яка угода, яка була укладена до виникнення небезпечної ситуації для судна чи майна, не може кваліфікуватися як договір про рятування, навіть якщо вона передбачає можливість надання допомоги у майбутньому. Це положення має принципове значення для правильної кваліфікації договірних відносин у морському праві.

Особливої уваги заслуговує питання договору буксирування, щодо правової природи якого в юридичній науці та практиці ведуться активні дискусії. Важливо підкреслити, що договір буксирування належить до категорії договорів, які укладаються до виникнення небезпечної ситуації. Це фундаментальна відмінність від договору про рятування, яка визначає його особливий правовий статус та режим регулювання.

Така чітка диференціація між договором про рятування та іншими видами морських договорів, зокрема договором буксирування, має важливе практичне значення. Вона впливає на права та обов'язки сторін, визначає особливості відповідальності, а також встановлює специфічні умови виконання договірних зобов'язань.

Розуміння цих особливостей є критично важливим для всіх учасників морських правовідносин, оскільки воно дозволяє правильно визначити правовий режим, що застосовується до конкретної ситуації, та уникнути можливих юридичних колізій при виконанні договірних зобов'язань. Це особливо актуально в контексті міжнародного морського права, де правильна кваліфікація договірних відносин має принципове значення для захисту прав та інтересів усіх залучених сторін.

Розглядаючи особливості договору про рятування, важливо звернути увагу на специфічні умови його визнання недійсним або можливості зміни його умов, що регламентуються статтею 7 SAL-1989<sup>19</sup>.

Відповідно до цієї статті, існують дві ключові підстави для визнання договору недійсним або зміни його умов. Перша підстава стосується обставин укладання договору - якщо він був укладений під впливом надзвичайних обставин або небезпеки, і його умови можна визнати несправедливими. Друга підстава пов'язана з питанням винагороди - коли передбачена договором сума є явно невідповідною (надто завищеною або заниженою) порівняно з фактично наданими послугами. Важливо підкреслити, що цей перелік підстав є вичерпним і не підлягає розширеному тлумаченню.

Особливу увагу слід звернути на те, що право визнання такого договору недійсним або внесення змін до його умов належить виключно до компетенції судових чи арбітражних органів. При розгляді таких справ однією з найскладніших задач є доведення факту, що одна сторона усвідомлювала або повинна була усвідомлювати, що інша сторона діяла під впливом небезпеки і за нормальних обставин не погодилась би на такі умови договору. При вирішенні питань щодо справедливості умов договору та розміру винагороди суд бере до уваги всі обставини, які супроводжували рятувальну операцію.

Стаття 18 SAL-1989<sup>20</sup> встановлює важливі положення щодо можливості позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію. Ця стаття передбачає комплексний підхід до вирішення питання про позбавлення рятувальника права на винагороду. Важливо відзначити, що мова йде як про повне, так і про часткове позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію. При цьому підставою для такого позбавлення може бути не лише умисна вина рятувальника, але й його необережність.

---

<sup>19</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. Ст 7.

<sup>20</sup> Так само, Ст. 18.

Конвенція чітко визначає три конкретні випадки, за яких може відбутися позбавлення права на винагороду та спеціальну компенсацію:

1. коли необхідність проведення рятувальних операцій виникла внаслідок винних дій або необережності самого рятувальника. Це означає, що якщо рятувальник своїми діями чи бездіяльністю створив ситуацію, яка призвела до необхідності рятування, він може бути позбавлений права на винагороду;

2. у випадках, коли рятувальні операції стали більш складними через вину або необережність рятувальника. Тобто, якщо дії рятувальника призвели до ускладнення рятувальної операції, це може стати підставою для зменшення або позбавлення винагороди.

3. якщо рятувальник вдався до обману або іншої нечесної поведінки під час проведення рятувальної операції. Це положення спрямоване на запобігання недобросовісній поведінці рятувальників та захист інтересів власників майна, що рятується.

Такий детальний підхід до регулювання питань недійсності договору про рятування та можливості позбавлення права на винагороду відображає прагнення міжнародного морського права забезпечити справедливий баланс інтересів усіх сторін, задіяних у рятувальних операціях, та створити ефективні механізми захисту від зловживань у цій сфері.

Особливе значення на практиці мають Умови про спеціальну компенсацію клубів P&I (The Special Compensation P&I Club Clause, SCOPIC), що схвалені Міжнародним рятувальним союзом у 1999 р.

SCOPIC являє собою комплексний механізм, спрямований на стимулювання рятувальників до вжиття заходів щодо запобігання або мінімізації екологічної шкоди під час рятування суден. Ця система забезпечує спеціальні умови винагороди для рятувальників, які докладають особливих зусиль для захисту навколишнього середовища в процесі рятувальної операції.

Важливо відзначити, що SCOPIC не є самостійним контрактом. Натомість, це набір спеціальних умов та положень, які можуть бути інтегровані до стандартних форм контрактів про рятування, таких як Lloyd's Open Form (LOF) або інших подібних угод. Ці контракти традиційно базуються на принципі "без рятування - немає оплати", який передбачає, що рятувальник отримує винагороду лише у випадку успішного завершення операції.

Впровадження SCOPIC дозволило розширити цей принцип, забезпечуючи додаткову мотивацію для рятувальників зосередитися на екологічних аспектах своєї роботи. Це особливо важливо в ситуаціях, коли традиційні критерії успішності рятувальної операції можуть не повністю відображати цінність вжитих заходів щодо захисту навколишнього середовища.

Згідно "Scopic Clause", розмір винагороди – це фактичні витрати, які розумно були понесені рятувальником під час здійснення рятувальної операції, погоджені тарифні ставки за використання в операції буксирів, обладнання та персоналу, що включають елемент прибутку й додаткову винагороду у розмірі 25% тарифних ставок. Якщо фактичні витрати перевищують тарифні ставки, то винагорода включає фактичні витрати і 10% тарифних ставок або тарифні ставки і 25% тарифних ставок в залежності від того, що є більше <sup>21</sup>.

У контексті питання про визначення розміру винагороди слід звернути увагу на принцип, згідно з яким власник врятованого майна повинен мати вигоду від рятування. Згідно ст. 24 Конвенції право рятувальника на відсотки стосовно будь-якої суми, що належить йому, визначається відповідно до законодавства держави, в якій знаходиться суд чи арбітраж, що розглядає справу<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Djadjev I. The SCOPIC clause as a major development in salvage law: The SCOPIC clause in the context of the Lloyd's Open Form and the International Convention on Salvage (1989). SSRN eLibrary. 2015. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.3645.5527>

<sup>22</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. Ст 24.

Винагорода за рятування сплачується у тій валюті, в якій її присуджено до сплати судом (арбітражем), або в якій вона одержується відповідно до умов договору про рятування чи іншого роду згоди сторін.

На практиці мають місце випадки, коли в рятувальній операції приймає участь не один рятівник, а два чи кілька. Це може бути за умов складнощів рятівної операції. В такому разі задля здійснення рятівної операції можуть приєднатися кілька рятувальників водночас. Не є виключенням випадки, коли власник судна уклав договір про рятування, однак основний рятувальник звертається до іншого рятувальника з проханням допомогти в рятівній операції. В таких випадках інший, задіяний рятівник, також має право на винагороду<sup>23</sup>.

Зазначимо, що в таких випадках широко використовується розроблена у 1991 р. Міжнародним рятівним союзом форма субдоговору рятування<sup>24</sup>. Відповідно до цього субдоговору відносини з рятування виникають між двома рятівниками: основним рятівником і залученим за цим договором рятівником. Залучений рятівник не має права пред'являти вимоги щодо оплати винагороди за надані послуги до осіб, які відповідальні за це. В цьому разі основний рятівник пред'являє вимоги відносно власних послуг і послуг, що надані задіяним рятівником за договором субрятування.

Основний рятівник зобов'язаний розподіляти із залученим за договором субрятування рятівником всю отриману ним й присуджену судом (арбітражем) або погоджену сторонами суму винагороди.

Спори щодо розподілу винагороди між рятівниками вирішуються судом (арбітражем). У формі договору субрятування йдеться про Арбітраж Ллойда щодо такої категорії спорів. Для вирішення спору приймаються до уваги всі

---

<sup>23</sup> Клепнікова О. Застосування правових норм щодо сплати винагороди за рятування на морі. *Вісник Київського національного університету імені Тарас Шевченка*. 2012. №93. С. 24-29

<sup>24</sup> International Salvage Union Sub-Contract (Award Sharing). URL: [https://www.marine-salvage.com/documents/444836\\_1.PDF](https://www.marine-salvage.com/documents/444836_1.PDF)

критерії, що передбачені законодавством для встановлення винагороди в цілому.

Зазначимо, що згідно ст. 15 Конвенції розподіл між власником, капітаном та іншими особами, які перебувають на службі на кожному судні, що здійснювало рятування, визначається законом держави прапора цього судна. Якщо рятування здійснювалося не із судна, розподіл визначається законом, під дію якого підпадає договір, укладений між рятувальником та його підлеглими. З огляду на це, в національному законодавстві, повинні бути норми про правила розподілу винагороди між зазначеними особами.

Також слід зауважити, що правила розподілу винагороди між судовласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю. Отже, професійний рятівник самостійно визначає порядок використання зароблених від своєї професійної діяльності коштів.

Спеціальна компенсація не є винагородою за рятування, а становить спеціальний платіж, розмір якого має бути еквівалентним витратам рятівника. Цією статтею також передбачена можливість збільшення розміру спеціальної компенсації: (а) максимально на 30 відсотків понесених рятівником витрат; (б) за рішенням суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії це збільшення не може перевищувати 100 відсотків понесених рятівником витрат.

Відповідно до умов "Scopic Clause"<sup>25</sup>, власник судна протягом двох робочих днів з моменту письмового повідомлення рятівника про застосування "Scopic Clause", надає рятувальнику банківську гарантію або гарантію клубів P&I. Для забезпечення вимог щодо винагороди затверджена спеціальна форма гарантії Міжнародного рятувального союзу (The International Salvage Union).

---

<sup>25</sup> Scopic Clause. URL: [https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC\\_2011\\_pdf.pdf](https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC_2011_pdf.pdf)

Право рятувальника на одержання забезпечення, як правило, пов'язується із застосуванням примусових заходів стосовно врятованого майна. До надання забезпечення рятівник має право морської застави, що надає йому право накладати арешт на майно, яке врятоване, задля забезпечення своїх вимог. Відповідно до ст. 20 SAL-1989<sup>26</sup> рятувальник не може здійснювати свого права морської застави тоді, коли належне забезпечення стосовно його вимоги, у тому числі відсотки та витрати, надане.

Власник врятованого судна повинен використати всі зусилля для того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення рятівнику. Адже, рятівник може мати складнощі в процесі встановлення власника врятованого вантажу. Таким чином, власник судна залишається бути відповідальним за надання рятівникові інформації про вантаж, його власників чи страхувальників.

Без згоди рятівника врятоване судно та інше майно не може бути переміщено з порту або місця, куди це майно спершу доставлено після закінчення рятувальних операцій, до того часу, поки не буде надано належного забезпечення. Це стосується можливих на практиці випадків, за яких рятівник не звернувся з вимогою про забезпечення або якщо він не має можливості реалізувати своє право на морську заставу.

Зазначимо, що відповідно до ст. 22 SAL-1989<sup>27</sup> суд чи арбітраж мають право винести рішення про сплату рятувальнику авансом такої суми, яка вважається справедливою й обґрунтованою (проміжна плата), і на таких умовах, які є справедливими й обґрунтованими згідно з обставинами справи, у тому числі на умовах, що стосуються забезпечення – у відповідних випадках. У випадку проміжної плати, забезпечення, що надається, відповідно знижується.

---

<sup>26</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. Ст. 20.

<sup>27</sup> Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. Ст. 24.

На основі проаналізованого матеріалу можна підсумувати, що інститут рятування на морі пройшов значну еволюцію від звичаєвого права до чітко регламентованої системи міжнародно-правових норм. Ключовими документами у цій сфері є Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 р., Конвенція ООН з морського права 1982 р., Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р., Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р. та Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. Особливе значення має принцип "без рятування немає винагороди", який стимулює ефективність рятувальних операцій. Конвенція 1989 року встановлює чіткі права та обов'язки рятувальника, власника та капітана судна, регламентує порядок укладання та виконання договорів про рятування, визначає механізми розрахунку та виплати винагороди за рятування. Важливим нововведенням є інститут спеціальної компенсації та система забезпечення вимог рятувальника через право морської застави. Сучасне регулювання рятування на морі спрямоване на забезпечення балансу інтересів всіх учасників рятувальних операцій та захист навколишнього середовища.

## **2.2 Роль міжнародних організацій у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі**

Міжнародні організації відіграють життєво важливу роль у формуванні та впровадженні міжнародних норм і стандартів, роблячи значний внесок у розвиток міжнародного морського права.

Найбільш впливовою та авторитетною є Міжнародна морська організація (ІМО), яка встановлює стандарти у сфері безпеки, охорони та екологічних показників міжнародного судноплавства. Ця спеціалізована установа ООН відіграє фундаментальну роль у формуванні та підтримці справедливої й ефективної нормативно-правової бази для глобальної морської індустрії,

забезпечуючи її універсальне прийняття та впровадження для створення рівних умов для всіх учасників морської діяльності.

Саме під егідою ІМО були прийняті основоположні міжнародні конвенції у сфері рятування, а саме: Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р.; SAR-1979 та SAL-1989.

У своїй діяльності ІМО зосереджується на розробці та впровадженні політики, спрямованої на підвищення рівня безпеки мореплавства, посилення заходів охорони на морі та забезпечення екологічної безпеки глобального судноплавства. Організація приділяє особливу увагу тому, щоб фінансові міркування не призводили до компромісів або недоліків у реалізації цих основоположних принципів. Важливо відзначити, що ІМО постійно адаптує свої стандарти та вимоги відповідно до технологічного прогресу та нових викликів у морській галузі.

ІМО також відіграє ключову роль у забезпеченні технічного співробітництва між державами-членами, сприяючи впровадженню та дотриманню міжнародних стандартів, особливо в країнах, що розвиваються. Організація активно працює над гармонізацією національних морських законодавств, що сприяє створенню єдиного глобального правового поля у сфері морського транспорту та забезпечує послідовне застосування міжнародних норм і стандартів у всьому світі.

Колишній генеральний секретар ІМО Кітак Лім підкреслив важливу роль, яку відіграє рятувальна галузь у забезпеченні морської безпеки та захисті навколишнього середовища. Він зазначив, що морські аварії іноді неможливо уникнути через людську помилку, незважаючи на те, що ІМО працює над підвищенням безпеки судноплавства. Пан Лім наголосив, що рятувальна галузь запобігає перетворенню аварій на серйозні екологічні ситуації, і це високо цінується ІМО. "Ми багато робимо для запобігання аваріям, але ми люди, тому

не завжди можемо уникнути нещасних випадків на морі"<sup>28</sup>, - сказав він на конференції Міжнародного союзу рятувальників у Лондоні в березні 2017 року.

Міжнародний союз рятувальників (ISU) є впливовою глобальною професійною асоціацією, що об'єднує 60 провідних компаній-рятувальників світу та відіграє ключову роль у розвитку галузі морського рятування. Членство в організації надається виключно компаніям, які мають підтверджений досвід успішних рятувальних операцій та відповідають суворим критеріям професійної компетентності. Особлива увага приділяється наявності досвіду в запобіганні забрудненню морського середовища та високому рівню експертизи в галузі рятування.

Окрім повноправних членів, ISU має 72 асоційованих члени, серед яких R&I клуби, юридичні фірми, портові адміністрації, національні організації реагування, судновласники, місцеві прибережні органи влади, екологічні організації та спеціалісти з ліквідації забруднень. Така широка мережа учасників дозволяє організації ефективно координувати діяльність різних секторів морської індустрії та сприяти розвитку галузі морського рятування.

Основними цілями ISU є підвищення обізнаності про роль рятувальної галузі, популяризація внеску рятувальників у захист довкілля та інформування про важливість відновлення майна. Організація активно сприяє міжгалузевому діалогу щодо правових та комерційних питань, які впливають на ефективність рятувальних послуг та запобігання забрудненню морського середовища.

ISU підтримує тісні партнерські відносини з провідними морськими організаціями, включаючи INTERTANKO, Intercargo, BIMCO, Baltic Exchange, Міжнародний форум морської індустрії, Асоціацію диспашерів, Європейську асоціацію власників буксирів, Лондонський центр морського права,

---

<sup>28</sup> Martyn Wingrove. IMO's Kitack Lim highlights importance of salvage operations, 22 Mar 2017. URL:

<https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/imos-kitack-lim-highlights-importance-of-salvage-operations-29305>

Міжнародну асоціацію судноуправляючих компаній та Американську асоціацію рятувальників. Ці партнерства базуються на принципах взаємності та сприяють розвитку міжнародного співробітництва в галузі морського рятування.

Завдяки своїй діяльності ISU відіграє критично важливу роль у встановленні професійних стандартів галузі, вдосконаленні правової бази, захисті морського середовища та підвищенні ефективності рятувальних операцій. Організація постійно працює над забезпеченням безпеки мореплавства та розвитком галузі морського рятування на глобальному рівні, що робить її ключовим гравцем у міжнародній морській індустрії.

Великий вплив на міжнародний інститут рятування на морі також має Лондонський Ллойд, який ще в кінці 19 століття, коли виникла потреба врегулювати діяльність рятувальників та захистити інтереси судновласників і страховиків, розпочав переговори з провідними рятувальниками, щоб створити стандартну форму контракту для рятувальних операцій. Ці зусилля призвели до розробки Lloyd's Open Form (LOF) - стандартного договору про рятування, який став широко використовуватися в морській галузі. LOF включав важливі положення, такі як арбітраж для вирішення спорів щодо винагороди за рятування.

Ллойд також відіграв важливу роль у створенні системи арбітражу для вирішення суперечок, пов'язаних з рятувальними операціями. З часом LOF еволюціонував, щоб відповідати змінам у морській індустрії та потребам усіх зацікавлених сторін. Останнє оновлення форми, LOF 2020<sup>29</sup>, є тринадцятою версією з моменту її створення, що демонструє постійну адаптацію до змін у галузі. Завдяки зусиллям Ллойда, LOF став переважним контрактом для надзвичайних ситуацій на морі, забезпечуючи ефективний механізм для

---

<sup>29</sup> Lloyd's Standard Form Of Salvage Agreement, approved and Published by the Council of Lloyd's. URL: <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-lloyds-open-form-lof-lof-2020/1/pdf-lloyds-open-form-lof-LOF-2020.pdf>

проведення рятувальних операцій та справедливого вирішення пов'язаних з ними фінансових питань.

У галузі рятувальних операцій важливу роль відіграють клуби взаємного страхування, відомі як P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs). Історично склалося так, що ці організації мали обмежену участь у рятувальних операціях на морі. Однак, з плином часу ситуація кардинально змінилася.

Зростаюча стурбованість екологічними проблемами, особливо тими, що пов'язані з розливами нафти внаслідок морських аварій, призвела до значного розширення ролі P&I Clubs у сфері рятувальних операцій. Ця трансформація відображає глобальну тенденцію до посилення захисту навколишнього середовища та запобігання екологічним катастрофам на морі.

Ключовим аспектом сучасної участі P&I Clubs у рятувальних операціях стала розробка та впровадження Спеціальної компенсаційної статті клубів взаємного страхування, відомої як SCOPIC (Special Compensation P&I Club Clause)<sup>30</sup>. Ця інноваційна концепція була створена для вирішення складних питань, пов'язаних з екологічними аспектами рятувальних операцій.

Фінансування компенсацій за SCOPIC здійснюється безпосередньо клубами взаємного страхування. Це означає, що P&I Clubs беруть на себе відповідальність за виплату додаткових коштів рятувальникам за їхні зусилля щодо запобігання або мінімізації екологічної шкоди. Така система не тільки забезпечує справедливу винагороду за екологічно орієнтовані рятувальні дії, але й створює потужний стимул для розвитку та впровадження інноваційних методів рятування, які мінімізують негативний вплив на морське середовище.

Можемо підсумувати, що міжнародні організації створюють комплексну систему, яка охоплює нормативно-правові, технічні, фінансові та екологічні аспекти морського рятування. Їхня діяльність забезпечує глобальну координацію зусиль, встановлення єдиних стандартів та постійне

---

<sup>30</sup> Scopic Clause. URL: [https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC\\_2011\\_pdf.pdf](https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC_2011_pdf.pdf)

вдосконалення практик рятування на морі. Це сприяє підвищенню ефективності рятувальних операцій, посиленню безпеки мореплавства та кращому захисту морського середовища в глобальному масштабі.

Аналіз міжнародно-правового регулювання інституту рятування на морі демонструє його комплексний та багаторівневий характер. Сформована протягом тривалого часу система міжнародних конвенцій, починаючи від Брюссельської конвенції 1910 року до сучасних документів, створила міцний фундамент для ефективного функціонування механізмів рятування на морі.

Ключову роль у цій системі відіграє Міжнародна конвенція про рятування 1989 року (SAL-1989), яка встановила фундаментальний принцип "без рятування немає винагороди" та визначила чіткі права й обов'язки всіх учасників рятувальних операцій. Особливо важливим є впровадження механізму спеціальної компенсації, спрямованого на стимулювання рятувальників до захисту навколишнього середовища під час проведення операцій.

Значним досягненням у розвитку галузі стало впровадження SCOPIC clause, що забезпечило додатковий механізм компенсації витрат рятувальників при здійсненні заходів з запобігання екологічній шкоді. Цей інструмент, розроблений за участі P&I Clubs, демонструє ефективність взаємодії різних суб'єктів морської галузі у вирішенні складних правових та практичних питань.

Важливу роль у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі відіграють міжнародні організації, зокрема ІМО та ІСУ. Їхня діяльність забезпечує не лише розробку та впровадження нових стандартів, але й сприяє координації зусиль різних учасників морської галузі, підвищенню професійних стандартів та розвитку інновацій у сфері рятувальних операцій.

Особливої уваги заслуговує система договірної регулювання рятувальних операцій, зокрема широке використання стандартної форми Lloyd's Open Form, яка постійно вдосконалюється відповідно до потреб галузі. Це

забезпечує єдиний підхід до проведення рятувальних операцій та вирішення пов'язаних з ними фінансових питань.

Водночас аналіз виявляє певні аспекти, що потребують подальшого вдосконалення. Зокрема, це стосується механізмів визначення розміру винагороди за рятування, процедур забезпечення вимог рятувальників та координації дій різних учасників рятувальних операцій. Також актуальним залишається питання адаптації правового регулювання до нових технологічних викликів та зростаючих екологічних вимог.

Загалом можна констатувати, що сучасна система міжнародно-правового регулювання рятування на морі є достатньо розвиненою та ефективною. Вона забезпечує баланс інтересів всіх учасників рятувальних операцій, створює стимули для розвитку галузі та приділяє належну увагу захисту навколишнього середовища. Подальший розвиток цієї системи має відбуватися з урахуванням нових викликів та технологічних можливостей, зберігаючи при цьому основоположні принципи та цінності морського права.

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ РЯТУВАННЯ НА МОРІ В УКРАЇНІ

#### 3.1 Особливості правового регулювання рятування на морі в Україні

Правове регулювання рятування на морі в Україні є фундаментальним елементом системи забезпечення безпеки мореплавства та захисту людського життя на морських просторах. Як прибережна держава, Україна має комплексні зобов'язання щодо організації та здійснення пошуково-рятувальних операцій, які базуються на ключових міжнародних угодах у цій сфері.

Основоположними міжнародно-правовими документами, що регламентують діяльність з пошуку та рятування на морі, є Конвенція ООН з морського права, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС 74/88), Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (SAR 79), Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. (SAL-1989). Ці міжнародні інструменти формують комплексну правову базу, яка визначає конкретні зобов'язання держав щодо забезпечення безпеки мореплавства та надання допомоги під час лиха на морі.

Відповідно до Правила 7 Глави V Конвенції СОЛАС 74/88, прибережні держави зобов'язані забезпечити прийняття всіх необхідних заходів для організації ефективного зв'язку під час лиха та координації рятувальних операцій у межах свого району відповідальності. Особлива увага приділяється рятуванню людей, які терплять лихо на морі поблизу берегів держави. Це вимагає створення та підтримки функціонування спеціалізованих систем зв'язку та координаційних центрів, здатних оперативно реагувати на надзвичайні ситуації.

Конвенція ООН з морського права у статті 98 встановлює більш широкі зобов'язання держав, зокрема щодо організації та утримання ефективної

пошуково-рятувальної служби. Така служба повинна забезпечувати безпеку як на морській поверхні, так і в повітряному просторі над морем. Це передбачає наявність відповідного технічного оснащення, кваліфікованого персоналу та належних процедур реагування на надзвичайні ситуації.

Важливим аспектом міжнародно-правового регулювання є вимога щодо міждержавної співпраці у сфері пошуку та рятування. Згідно зі статтею 98 Конвенції з морського права та пунктом 3.1.8 Додатку до Конвенції САР 79, держави повинні розвивати співробітництво із сусідніми країнами шляхом укладання регіональних угод та домовленостей. Така співпраця може включати спільні навчання, обмін інформацією, координацію дій при проведенні пошуково-рятувальних операцій та взаємну допомогу в надзвичайних ситуаціях.

Конвенція САР 79 додатково конкретизує вимоги щодо організації пошуково-рятувальних районів. Відповідно до пункту 2.1.4 Додатку до цієї Конвенції, межі кожного такого району повинні бути встановлені шляхом укладання відповідних угод між державами-учасниками. Це забезпечує чітке розмежування зон відповідальності та сприяє ефективній координації рятувальних операцій на міждержавному рівні.

Україна, як відповідальна морська держава, імплементує ці міжнародні норми у своє національне законодавство та забезпечує їх практичну реалізацію через створення та підтримку функціонування відповідних служб та систем<sup>31</sup>.

Участь України в міжнародних механізмах співробітництва у сфері пошуку та рятування на морі реалізується через членство в ключових міжнародних угодах. Зокрема, Україна є повноправною учасницею Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року, яка встановлює базові міжнародні стандарти у цій сфері. Особливе значення для

---

<sup>31</sup> Купрій А.А. Правовий статус морського пошуково-рятувального району України. *Науковий юридичний журнал. Правові новели*. 2020. № 12. С. 49-57.

регіональної співпраці має Угода про співробітництво причорноморських держав із пошуку й рятування на Чорному морі 1998 року, що створює правову основу для координації зусиль прибережних держав Чорноморського регіону.

Важливим механізмом практичної реалізації положень цих міжнародних документів є система регулярних зустрічей представників компетентних організацій договірних сторін. Стаття 9 Угоди про співробітництво причорноморських держав передбачає проведення щорічних конференцій, які слугують платформою для розвитку взаємовигідного співробітництва, обміну інформацією та досвідом між державами регіону. Такий формат взаємодії дозволяє оперативно вирішувати актуальні питання координації пошуково-рятувальних операцій та вдосконалювати механізми міждержавної співпраці.

Практична реалізація цих домовленостей знайшла своє відображення у проведенні серії регіональних конференцій. Зокрема, у 2016 році тринадцята Конференція Чорного моря з пошуку й рятування була організована в румунському місті Констанца. Наступного року, відповідно до принципу ротації, чотирнадцята Конференція відбулася в Одесі 20-21 вересня 2017 року. Такі регулярні зустрічі сприяють зміцненню регіонального співробітництва та підвищенню ефективності пошуково-рятувальних операцій у Чорноморському басейні <sup>32</sup>.

Значним досягненням у розвитку національної системи пошуково-рятувального забезпечення стало відкриття 4 лютого 2013 року Центру інформаційного забезпечення Морської пошуково-рятувальної служби України в Києві при Міністерстві інфраструктури України. Створення такого центру дозволило суттєво підвищити ефективність координації пошуково-рятувальних операцій та забезпечити більш оперативне реагування на надзвичайні ситуації на морі. Центр виконує функції національного координаційного органу та

---

<sup>32</sup> Іванова А.В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *LEX PORTUS*. 2018. № 2 (10). С. 21-30.

забезпечує взаємодію з відповідними структурами інших причорноморських держав.

Така інституційна розбудова національної системи пошуку та рятування на морі, поєднана з активною участю в міжнародних механізмах співробітництва, демонструє послідовну політику України щодо забезпечення безпеки мореплавства та захисту людського життя на морі. Це сприяє підвищенню рівня морської безпеки не лише в українських територіальних водах, але й у всьому Чорноморському регіоні, створюючи ефективну систему реагування на морські інциденти та надзвичайні ситуації.

Центр був створений із метою вирішення двох основних завдань: оптимізації інформаційного забезпечення національної системи пошуку й рятування на морі; удосконалення його взаємодії із центральними органами виконавчої влади й іншими відомствами при організації та проведенні операцій із пошуку й рятування в морському пошуково-рятувальному районі України.

Головне завдання Центру – надання в режимі реального часу Міністерству інфраструктури України, Державній службі України з безпеки на транспорті й у разі потреби іншим органам влади інформації про стан національної системи пошуку й рятування на морі в морському пошуково-рятувальному районі України, а також даних про аварійні морські ситуації під час проведення відповідних пошуково-рятувальних операцій. За такої умови Центр оснащений всім необхідним комплексом технічних засобів, що дозволяє здійснювати моніторинг руху суден у морському пошуково-рятувальному районі України <sup>33</sup>.

Найважливішим Законом, який регулює інститут рятування в Україні, є КТМ. Так, глава 6 КТМ України присвячена правилам та особливостям

---

<sup>33</sup> Леонтьев І. Г., Балобанов О. О. Безпека, пошук, рятування на морі : правове регулювання. Одеса : ЛАТСТАР, 2016. 72 с.

винагороди за рятування на морі. Вона детально регулює правовідносини, пов'язані з порятунком суден, майна та людей у морі.

Основні положення глави визначають, що будь-які корисні дії з рятування судна, вантажу, збереження фрахту або навколишнього природного середовища дають право на отримання винагороди. Принципово важливим є те, що від врятованих людей не вимагається жодної винагороди.

Розмір винагороди визначається угодою сторін або судом з урахуванням низки критеріїв, зокрема врятованої вартості майна, майстерності рятувальників, ступеня небезпеки, затрачених зусиль та часу. Максимальний розмір винагороди не може перевищувати врятованої вартості судна та майна.

Глава передбачає докладний механізм розподілу винагороди між рятувальниками, судновласниками та членами екіпажу. Особливо цікавою є норма про спеціальну компенсацію рятувальникам у випадках, коли врятоване судно становило потенційну загрозу навколишньому середовищу.

Важливою гарантією для рятувальників є право вимагати забезпечення своїх фінансових інтересів та заборона переміщення врятованого майна без надання такого забезпечення.

Правова система України у сфері рятування на морі характеризується розгалуженою системою підзаконних нормативно-правових актів, які детально регламентують різні аспекти аварійно-рятувальної діяльності. Ці акти формують комплексний механізм забезпечення безпеки мореплавства та рятування на морі, визначаючи рятування як систему заходів, спрямованих на забезпечення безпеки людського життя, охорону навколишнього середовища та збереження матеріальних цінностей при виникненні надзвичайних ситуацій на морських просторах.

Фундаментальним підзаконним актом у цій сфері є Постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 459 "Деякі питання дальньої

ідентифікації та контролю місцезнаходження суден"<sup>34</sup>, яка запровадила систему моніторингу та ідентифікації суден у віддалених районах. Цей документ встановлює механізми відстеження місцезнаходження суден, що є критично важливим для забезпечення оперативного реагування на надзвичайні ситуації та проведення ефективних пошуково-рятувальних операцій. Система дальньої ідентифікації суден дозволяє значно підвищити рівень безпеки мореплавства та скоротити час реагування на аварійні ситуації.

Постанова Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 р. № 1090 "Про затвердження Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі"<sup>35</sup> встановила чіткі правила для суден, що беруть участь у пошуково-рятувальних операціях. Документ регламентує процедури перетину державного кордону України під час проведення рятувальних операцій, що має особливе значення для забезпечення оперативності та ефективності міжнародної взаємодії при проведенні рятувальних заходів.

Важливим кроком у розвитку системи цивільного захисту стало прийняття Постанови Кабінету Міністрів України від 9 січня 2014 р. № 11 "Про затвердження Положення про єдину державну систему цивільного захисту"<sup>36</sup>. Цей документ визначив базові принципи функціонування єдиної державної системи цивільного захисту, встановив механізми координації дій між різними органами виконавчої влади, місцевого самоврядування та іншими суб'єктами під час проведення рятувальних операцій.

---

<sup>34</sup> Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 року № 459. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2008-%D0%BF#Text>

<sup>35</sup> Про затвердження Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1090-2012-%D0%BF#Text>

<sup>36</sup> Про затвердження Положення про єдину державну систему цивільного захисту: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 січня 2014 року № 11. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/11-2014-%D0%BF#Text>

У відповідь на нові виклики було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 158 "Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі"<sup>37</sup>. Документ спрямований на відновлення та модернізацію системи пошуку і рятування, включаючи оновлення технічного оснащення та вдосконалення механізмів взаємодії між усіма зацікавленими сторонами.

Особливе значення для функціонування системи моніторингу суден має Наказ Міністерства інфраструктури України від 22.09.2015 № 379 "Про затвердження Положення про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден"<sup>38</sup>. Цей документ детально регламентує діяльність Національного центру, визначає його функції та повноваження у сфері збору, обробки та передачі інформації щодо місцезнаходження суден.

Найновішим та найбільш комплексним документом у цій сфері є Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 227 "Про Національну систему пошуку і рятування на морі"<sup>39</sup>.

Національна система пошуку і рятування на морі України, запроваджена постановою Кабінету Міністрів України №227 від 6 березня 2022 року, являє собою комплексний механізм забезпечення безпеки на морському просторі країни. Ця система функціонує на постійній основі як у мирний час, так і в особливий період, охоплюючи акваторії Чорного та Азовського морів у межах визначеного міжнародними угодами морського пошуково-рятувального району України.

Координацію системи здійснює Міністерство інфраструктури України як національний координатор, що забезпечує взаємодію всіх залучених структур.

---

<sup>37</sup> Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 158. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/158-2016-%D0%BF#Text>

<sup>38</sup> Про затвердження Положення про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден: Наказ Міністерства інфраструктури України від 22 вересня 2015 № 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1214-15#n6>

<sup>39</sup> Про Національну систему пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-%D0%BF#Text>

Основоположними принципами функціонування системи є пріоритет збереження людського життя на морі, постійна готовність до проведення рятувальних операцій та їх безоплатність незалежно від громадянства постраждалих.

Організаційна структура системи включає Державний морський рятувально-координаційний центр та мережу морських рятувальних підцентрів. До виконання завдань з пошуку та рятування залучаються сили та засоби ДСНС, Держприкордонслужби, Військово-Морських Сил ЗСУ та медичних закладів. Важливим аспектом є забезпечення ефективної взаємодії з міжнародними рятувальними службами, особливо країн Чорноморського регіону.

Технічне забезпечення системи базується на сучасних технологіях, включаючи автоматичну ідентифікаційну систему суден, розгалужену систему радіозв'язку для прийому сигналів лиха та супутникове спостереження. Забезпечується цілодобовий моніторинг морської обстановки, що дозволяє оперативно реагувати на надзвичайні ситуації.

Особлива увага приділяється медичному забезпеченню операцій з порятунку. Система передбачає можливість надання медичних консультацій через засоби зв'язку, оперативну доставку необхідних медикаментів та медичних засобів, організацію евакуації постраждалих та надання екстреної медичної допомоги після доставки на берег.

Важливим компонентом ефективного функціонування системи є підготовка персоналу. Регулярно проводяться тренування рятувальних команд, навчання з координації дій різних служб та повномасштабні практичні навчання. Забезпечується постійне підвищення кваліфікації всього залученого персоналу відповідно до міжнародних стандартів.

Створена система повністю відповідає міжнародним вимогам у сфері морської безпеки та рятування, враховує як національні потреби, так і

міжнародні зобов'язання України. Документ демонструє комплексний підхід до організації рятувальних операцій на морі, забезпечуючи ефективну координацію всіх залучених служб та установ, що є критично важливим для успішного виконання завдань з порятунку людей на морі.

Така розгалужена система підзаконних актів забезпечує комплексне правове регулювання рятувальної діяльності на морі, створюючи необхідну нормативну базу для ефективного функціонування всіх елементів системи пошуку та рятування. Ключову роль у цій системі відіграє Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден, який забезпечує постійний моніторинг морської обстановки та координацію дій усіх залучених структур під час проведення пошуково-рятувальних операцій. Взаємодія всіх елементів цієї системи, підкріплена чіткою правовою регламентацією, дозволяє забезпечити високий рівень готовності до реагування на надзвичайні ситуації на морі та ефективне проведення рятувальних операцій.

Правова система України визначає рятування на морі як комплекс заходів, спрямованих на забезпечення безпеки людського життя, охорону навколишнього середовища та збереження матеріальних цінностей у разі виникнення надзвичайних ситуацій на морі. Державні органи, зокрема Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден, відіграє провідну роль у здійсненні рятувальних операцій.

Законодавство України встановлює чіткі правила та процедури здійснення морських рятувальних робіт. Головними принципами є негайність реагування, максимальне забезпечення безпеки людей, мінімізація шкоди навколишньому середовищу та майну. Важливою особливістю є обов'язок надання допомоги суднам та особам, які перебувають у небезпеці, незалежно від їхньої належності чи громадянства.

Правове регулювання передбачає механізми відшкодування витрат на рятування. Відповідно до законодавства, особи, які здійснили рятування, мають

право на винагороду, розмір якої залежить від ефективності проведених робіт, цінності врятованого майна та рівня ризику.

Особливу увагу приділено питанням координації дій різних служб під час рятувальних операцій. Створено єдину систему пошуку і рятування на морі, яка включає взаємодію державних органів, аварійно-рятувальних служб, портових властей та приватних суб'єктів.

Морська пошуково-рятувальна служба України (КП "МПРС") є ключовим органом виконавчої влади у сфері морського пошуку та рятування, створеним у 2011 році відповідно до міжнародних зобов'язань України. Служба забезпечує постійну готовність до проведення пошуково-рятувальних операцій, надання невідкладної медичної допомоги та евакуації людей, що зазнали лиха на морі.

Структурно КП "МПРС" складається з кількох важливих підрозділів. Центральним елементом є Державний морський рятувально-координаційний Центр (ДМРКЦ), розташований в Одесі. Важливу роль відіграє Берегова радіостанція морських районів А1, А2 ГМЗЛБ, розташована в районі Великого Фонтану в Одесі, яка забезпечує радіус покриття 23 та 200 миль відповідно. У Бердянську функціонує Морський рятувальний підцентр (МРПЦ) та Пост аварійного сповіщення з радіусом дії 20 миль.

Пункти базування суден та катерів служби стратегічно розміщені вздовж українського узбережжя: в Одеському морському порту базується катер ПРК-01, у морському порту "Чорноморськ" - буксир "Сапфір" (з ПРК-501) та катер ПРК-02, у Бердянському морському порту - катер ПРК-03 (наразі порт окупований), у Скадовському морському порту - катер ПРК-05 (наразі порт окупований), у морському порту "Білгород-Дністровський" - катер ПРК-04, а в морському порту "Усть-Дунайськ" - катер ПРК-06 (табл. 1).

Таблиця 1. “Флот КП “МПРС”

| Тип судна                        | Назва                  | Кількість | Характеристики                                                |
|----------------------------------|------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------|
| Рятувальне судно проекту 1454    | "Сапфір"               | 1         | Водотоннажність 1650 т, довжина 58,3 м, швидкість 13,5 вузлів |
| Катер RIB 650 SAR                | ПРК-501                | 1         | Довжина 6,5 м, швидкість 45 вузлів, 10 місць                  |
| Катер RIB 500 SAR                | ПРК-502                | 1         | Довжина 5,0 м, 8 місць                                        |
| Катер Watercat Patrol 150 SAR    | ПРК-01, ПРК-02         | 2         | Довжина 14,9 м, швидкість до 35 вузлів, 16 місць              |
| Катер Boomeranger RIB C-1100 SAR | ПРК-03, ПРК-04, ПРК-05 | 3         | Довжина 11,9 м, швидкість до 32 вузлів, 12 місць              |
| Катер проекту 522/522А           | ПРК-06                 | 1         | Водотоннажність 92/119 т, швидкість 12,2 вузла                |

За порушення законодавства у сфері морського рятування в Україні передбачено два основні види юридичної відповідальності - адміністративну та кримінальну. Така диференціація забезпечує гнучкий підхід до правового регулювання та дозволяє застосовувати санкції пропорційно до тяжкості вчиненого правопорушення.

Кримінальна відповідальність, передбачена Кримінальним кодексом України (ККУ)<sup>40</sup>, застосовується у випадках більш серйозних порушень, що спричинили або могли спричинити тяжкі наслідки. Ключовою нормою у цій

<sup>40</sup> Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text)

сфері є ст. 276 ККУ, яка встановлює відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Кваліфікуючою ознакою цього злочину є настання тяжких наслідків <sup>41</sup>.

Принципове значення має ст. 284 ККУ, що встановлює відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, які зазнали лиха, і є одним із ключових положень, що регламентує морально-правовий обов'язок капітана судна діяти в інтересах порятунку людей і суден на морі.

Ця норма передбачає, що капітан судна, який у разі зіткнення з іншим судном не надав допомогу екіпажу та пасажиром постраждалого судна або не допоміг людям, які зазнали лиха на морі чи іншому водному шляху, вчинив кримінальне правопорушення. Покарання за таку бездіяльність може бути у вигляді штрафу до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, виправних робіт до двох років, пробаційного нагляду або обмеження волі на той самий строк.

Ключовим у застосуванні цієї статті є умова, що капітан повинен мати можливість надати допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, екіпажу та пасажирів. Це означає, що обов'язок допомоги не є абсолютним, але визначається наявністю реальної можливості діяти без ризику для власного судна.

Ця норма є імплементацією міжнародно-правового принципу обов'язкового надання допомоги на морі та передбачає кримінальну відповідальність за його порушення <sup>42</sup>. Національне законодавство України, цією статтею гармонізується міжнародними нормами щодо рятування на морі, підкреслюючи важливість оперативного реагування на аварійні ситуації на воді.

---

<sup>41</sup> Так само, ст. 276

<sup>42</sup> Кримінальний Кодекс України, ст. 284

У разі виникнення морського інциденту зволікання або відмова в наданні допомоги можуть призвести до людських жертв, що суперечить не лише закону, але й основним принципам людяності.

Таким чином, стаття 284 не лише закріплює юридичну відповідальність, але й наголошує на моральному обов'язку рятувати життя. Виконання цього обов'язку є життєво важливим для захисту людського життя на морі та забезпечення безпеки мореплавства загалом.

Водночас варто зазначити, що ефективність правового регулювання значною мірою залежить від належного правозастосування та координації дій різних державних органів. Важливим аспектом є також підвищення рівня правової культури та професійної підготовки осіб, залучених до проведення рятувальних операцій.

Таким чином, українське законодавство передбачає юридичну відповідальність за порушення у сфері морського рятування, що відповідає міжнародним стандартам та забезпечує належний рівень правової охорони життя і здоров'я людей на морі.

Україна як прибережна держава укладає угоди з іншими сусідніми прибережними державами.

У 1997 році між Україною та Турецькою Республікою було підписано Протокол про делімітацію пошуково-рятувальних районів на Чорному морі. Цей документ мав на меті встановити чіткі межі відповідальності кожної з країн у сфері морського пошуку та рятування, що є важливим для оперативного реагування на надзвичайні ситуації у цьому регіоні. Згідно з положеннями Протоколу, координати меж пошуково-рятувальних районів були узгоджені таким чином, щоб вони співпадали з кордонами континентального шельфу та виключних економічних зон України і Туреччини, які раніше були визначені угодами 1994 року.

Однак, попри підписання, Протокол досі не ратифікований Урядом України, що означає його офіційно неповну юридичну силу. Незважаючи на це, положення Протоколу фактично використовуються морськими пошуково-рятувальними службами обох країн. На практиці це дозволяє ефективно координувати дії у випадках надзвичайних ситуацій на морі, забезпечуючи оперативність та злагодженість у проведенні рятувальних операцій.

Ця ситуація підкреслює важливість формального затвердження документів такого характеру, оскільки відсутність ратифікації може створювати правову невизначеність і впливати на ефективність співпраці між державами у майбутньому. Протокол 1997 року є прикладом практичної реалізації міжнародного співробітництва у сфері пошуку і рятування, що відповідає глобальним стандартам, встановленим Міжнародною конвенцією про пошук і рятування на морі 1979 року <sup>43</sup>.

Ситуація з делімітацією пошуково-рятувальних районів на Чорному морі ускладнюється тим, що у 2004 році Туреччина підписала аналогічну угоду з росією, в якій використано ті самі координати меж, що були визначені в Протоколі між Україною та Туреччиною 1997 року. Це створює серйозну правову колізію, оскільки межі пошуково-рятувальних районів, погоджені з Україною, тепер формально дублюються в угоді Туреччини з росією.

Подібна ситуація виникла також у відносинах між Туреччиною та Грузією, де координати меж пошуково-рятувальних зон накладаються одна на одну, що ускладнює регулювання та практичну реалізацію пошуково-рятувальних операцій у цих районах. Така колізія створює потенційний ризик для взаємодії між країнами, оскільки може призводити до суперечок щодо зон відповідальності, особливо у випадках, коли необхідне оперативне реагування для порятунку людського життя на морі.

---

<sup>43</sup> Купрій А.А. Правовий статус морського пошуково-рятувального району України. *Науковий юридичний журнал. Правові новели*. 2020. № 12. С. 49-57.

Ці проблеми підкреслюють необхідність не лише ратифікації Протоколу 1997 року Україною, але й проведення тристоронніх або багатосторонніх переговорів для уникнення дублювання меж пошуково-рятувальних районів і забезпечення прозорості та ефективності в регулюванні відповідальності. Крім того, така ситуація наголошує на важливості дотримання принципів міжнародного морського права та співпраці між прибережними державами, зокрема в рамках конвенцій ІМО.

У відносинах між Україною та Румунією формальна угода про співробітництво у сфері пошуку і рятування на морі відсутня. Однак на практиці для організації пошуково-рятувальних операцій використовуються координати морських районів, визначені рішенням Міжнародного суду правосуддя ООН від 2009 року, яке стосувалося делімітації морського державного кордону між двома країнами.

Це рішення стало важливим орієнтиром у визначенні зон відповідальності на морі, включаючи континентальний шельф та виключні економічні зони, і фактично сприяє практичному співробітництву між морськими службами України та Румунії, попри відсутність окремої угоди.

Проте відсутність формального двостороннього договору створює певні ризики та юридичну невизначеність у разі виникнення надзвичайних ситуацій, які потребують оперативного реагування. Формалізація співпраці через підписання відповідної угоди могла б підвищити рівень взаємодії між країнами, забезпечити чіткі зобов'язання та сприяти дотриманню міжнародних стандартів у сфері пошуку і рятування.

У відносинах між Україною та Республікою Болгарія також відсутня формальна угода, яка б регулювала співробітництво у сфері пошуку і рятування на морі. Незважаючи на це, на практиці для проведення пошуково-рятувальних операцій використовуються координати, які були визначені в Протоколі між

Болгарією та Румунією від 1997 року, а також дані, офіційно заявлені Болгарією в Глобальній інтегрованій інформаційній системі з питань судноплавства.

Цей підхід дозволяє забезпечувати певний рівень координації та співпраці між відповідними службами обох країн, але відсутність прямої двосторонньої угоди створює юридичну невизначеність. Підписання такої угоди могло б сприяти покращенню взаємодії між Україною та Болгарією, забезпечити більш ефективну організацію пошуково-рятувальних операцій і відповідати стандартам міжнародного морського права, зокрема вимогам Гамбурзької конвенції 1979 року про пошук і рятування на морі.

Таким чином, формалізація співробітництва між Україною та Болгарією у цій сфері є важливим завданням для забезпечення належного рівня безпеки на морі в Чорноморському регіоні.

Аналізуючи сучасний стан правового регулювання інституту рятування на морі в Україні, можна констатувати його достатню комплексність та відповідність міжнародним стандартам. Україна не лише імплементувала ключові міжнародні норми у національне законодавство, але й створила розгалужену систему підзаконних актів, що детально регламентують різні аспекти рятувальної діяльності.

Водночас існують певні прогалини та недоліки у правовому регулюванні. Зокрема, залишається неврегульованим питання делімітації пошуково-рятувальних районів з деякими сусідніми державами - відсутні формалізовані угоди з Румунією та Болгарією, а Протокол з Туреччиною досі не ратифіковано. Це створює потенційні ризики для ефективної координації рятувальних операцій у прикордонних районах.

Особливої уваги потребує питання модернізації технічного регулювання рятувальної діяльності в Україні. Постанова Кабінету Міністрів України №227 від 2022 року, яка встановила сучасні вимоги до технічного забезпечення пошуково-рятувальних операцій, стала важливим кроком у вдосконаленні

нормативної бази. Однак для забезпечення більшої ефективності та відповідності міжнародним стандартам необхідно розробити детальні технічні регламенти та стандарти, які враховували б новітні технології та передові методи проведення рятувальних заходів.

На сьогоднішній день значна частина технічного оснащення морських пошуково-рятувальних служб застаріла, що обмежує їхню оперативність та можливості реагування на надзвичайні ситуації, особливо в умовах несприятливих погодних умов чи на великих відстанях. Введення детальних регламентів дозволило б стандартизувати технічні характеристики рятувального обладнання, такі як морські судна, гелікоптери, навігаційні системи, засоби зв'язку, тепловізори та інші спеціалізовані пристрої.

Окрім цього, важливо врахувати новітні досягнення у сфері цифрових технологій. Наприклад, інтеграція систем автоматичного ідентифікації суден, використання безпілотних літальних апаратів для швидкої оцінки ситуації та сучасних геоінформаційних систем може значно підвищити ефективність операцій. Додатково необхідно розробити регламенти, що стосуються екологічних стандартів рятувального обладнання, щоб мінімізувати його вплив на довкілля, особливо під час аварій із розливами нафти або інших забруднювачів.

### **3.2 Проблеми та виклики у здійсненні рятувальних операцій в українських водах під час війни**

У контексті безпрецедентних геополітичних викликів, з якими стикнулася Україна в останні роки, особливої актуальності набуває питання виконання міжнародних зобов'язань щодо пошуково-рятувальних операцій на морі. Пошуково-рятувальний район України, який охоплює 137 кв. км територіальних і міжнародних вод та межує з районами відповідальності Болгарії, Румунії, Туреччини та Російської Федерації, опинився в надзвичайно складній ситуації

після тимчасової окупації Криму в 2014 році та повномасштабного вторгнення 2022 року. Ця ситуація створила безпрецедентні виклики для функціонування української системи морського пошуку та рятування.

Правова система України, відповідно до частини першої статті 9 Конституції України, інтегрує міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою України, як невід'ємну частину національного законодавства. Це створює юридичну основу для імплементації міжнародних стандартів у сфері морського пошуку та рятування в національну практику та зобов'язує державу до їх сумлінного виконання відповідно до норм міжнародного права.

В умовах воєнного стану, запровадженого Указом Президента України від 24.02.2022 № 64/2022, виникла нагальна потреба у фундаментальному переосмисленні механізмів реалізації міжнародних зобов'язань у сфері морського пошуку та рятування. Посольство України у Великій Британії офіційно поінформувало Міжнародну морську організацію про збройну агресію росії та систематичні порушення міжнародних норм у Чорному та Азовському морях. Це повідомлення стало важливим кроком у документуванні порушень міжнародного морського права та інформуванні світової спільноти про реальний стан справ у регіоні <sup>44</sup>.

У відповідь на ці обставини Міністерство закордонних справ України здійснило офіційне повідомлення депозитаріїв конвенцій Ради Європи, Гаазької конференції з міжнародного приватного права та ООН, а також сторін двосторонніх міжнародних договорів України про наявність повномасштабної збройної агресії та неможливість повного гарантування виконання певних міжнародних зобов'язань протягом дії воєнного стану. Це повідомлення стало важливим кроком у забезпеченні прозорості міжнародних відносин та

---

<sup>44</sup> Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 2102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>

підтвердженням прагнення України дотримуватися міжнародно-правових норм навіть у складних умовах.

Особливої уваги заслуговує питання правового статусу міжнародних договорів у сфері морського пошуку та рятування в умовах збройного конфлікту. Аналіз міжнародно-правової бази, яка включає Конвенцію ООН з морського права 1982 року (UNCLOS-82), Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (SOLAS) та Міжнародну конвенцію з пошуку і рятування на морі 1979 року (SAR-79), свідчить про відсутність у цих документах чітких положень, які б регламентували припинення або зупинення їхньої дії під час війни чи інших збройних конфліктів.

Таке правове положення створює презумпцію продовження дії міжнародних зобов'язань у сфері пошуку та рятування навіть в умовах збройного протистояння. Це означає, що держави, які є сторонами цих договорів, продовжують нести відповідальність за дотримання встановлених стандартів і правил, зокрема зобов'язання оперативно реагувати на лиха на морі, надавати допомогу суднам, екіпажу та пасажирам, а також координувати пошуково-рятувальні операції.

Конвенція UNCLOS-82, яка є основоположним документом міжнародного морського права, містить загальні норми, які зобов'язують держави забезпечувати безпеку мореплавства і здійснювати пошуково-рятувальні заходи незалежно від обставин. Подібним чином, SOLAS зобов'язує капітанів суден надавати допомогу будь-яким особам, які зазнали лиха на морі, якщо це можливо без серйозної загрози для екіпажу та судна.

Конвенція SAR-79 детально регламентує організацію пошуково-рятувальних операцій, включаючи створення пошуково-рятувальних зон та координацію дій між державами. Відсутність у тексті цієї конвенції застережень щодо її припинення в умовах війни свідчить про її універсальний характер і

зобов'язує держави підтримувати функціонування пошуково-рятувальних служб навіть під час збройних конфліктів.

Водночас реалії війни створюють значні виклики для виконання таких зобов'язань. Небезпека військових дій, мінування морських акваторій, обмеження доступу до певних зон і ризик потрапляння рятувальних суден під вогонь ускладнюють ефективне проведення операцій. Однак міжнародне право не звільняє держави від цих зобов'язань, наголошуючи на гуманітарному характері заходів пошуку та рятування, які мають бути поза впливом політичних чи військових міркувань.

Таким чином, існуюча міжнародно-правова база створює правову презумпцію, що зобов'язання у сфері морського пошуку і рятування продовжують діяти навіть під час збройного конфлікту. Це підкреслює важливість розробки практичних механізмів, які б дозволили забезпечити виконання цих зобов'язань в умовах підвищених ризиків і нестабільності.

Фундаментальне значення має Віденська конвенція про право міжнародних договорів<sup>45</sup>, яка встановлює, що припинення або зупинення дії договору можливе лише на підставі положень самого договору або цієї конвенції. Надзвичайно важливим є положення статті 43 Віденської конвенції, згідно з яким навіть у випадку денонсації договору, держава зберігає обов'язок виконувати зобов'язання, які мають силу відповідно до міжнародного права незалежно від договору. Це положення створює додатковий рівень захисту фундаментальних прав людини, включаючи право на життя та безпеку на морі<sup>46</sup>.

Морський аспект збройних конфліктів викладено: за підсумками Гаазьких мирних конференцій 1899 та 1907 рр. – у Конвенціях про деякі обмеження в користуванні правом захоплення у морській війні 1907 р., про перетворення

---

<sup>45</sup> Віденська конвенція про право міжнародних договорів. Відень, 2 травня 1969 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_118#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text)

<sup>46</sup> Купрій А.А. Вплив збройного конфлікту на дію міжнародного зобов'язання з пошуку та рятування на морі. *Альманах міжнародного права. Міжнародне морське право*. 2022. Випуск 28. С. 34-42.

торговельних суден на військові судна; про постановку підводних мін, що автоматично вибухають від торкання, про бомбардування морськими силами під час війни; застосування до морської війни положень Женевської конвенції (у подальшому замінена Женевською конвенцією 1949 року), про права та обов'язки нейтральних держав у випадку морської війни 1907 р. Та ін. У Женевських конвенціях 1949 р.: Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу збройних сил на морі, які потерпіли корабельну аварію, Конвенція про поводження з військовополоненими та ін.

Особливої актуальності в умовах збройного конфлікту набуває Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу збройних сил на морі 1949 року<sup>47</sup>. Цей документ є частиною комплексу Женевських конвенцій, спрямованих на захист жертв війни, і встановлює обов'язкові правила гуманного поводження з особами, які опинилися в небезпеці внаслідок корабельних аварій, незалежно від того, на чиєму боці вони перебувають.

Конвенція прямо передбачає, що поранені, хворі та потерпілі від корабельної аварії зі складу збройних сил мають отримувати необхідну допомогу та захист без жодної дискримінації за ознаками національності, громадянства або участі у військових діях. Важливим аспектом документа є зобов'язання сторін конфлікту забезпечити гуманне поводження з потерпілими, яке включає заборону будь-яких актів насильства, жорстокого поводження чи позбавлення допомоги.

Конвенція також регулює питання евакуації потерпілих із зони бойових дій. Вона вимагає від воюючих сторін створення умов для евакуації постраждалих морськими шляхами, їхнього лікування та подальшого повернення на батьківщину, якщо це можливо. Крім того, на кораблі швидкої

---

<sup>47</sup> Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу збройних сил на морі. Женева, 12 серпня 1949. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_152#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_152#Text)

допомоги (госпітальні судна) накладається спеціальний захист. Вони не можуть бути атаковані або використані для військових цілей.

В умовах сучасних збройних конфліктів значення цієї Конвенції набуває нового виміру через розширення масштабів морських операцій і збільшення кількості цивільних осіб, які стають жертвами військових дій на морі. У випадках нападів на кораблі чи мінування акваторій зростає ризик масових жертв серед екіпажу та пасажирів. У таких обставинах Конвенція накладає чіткі зобов'язання щодо порятунку та гуманного ставлення до потерпілих.

Норми цієї Конвенції є обов'язковими для всіх держав-учасниць і залишаються чинними навіть у випадках, коли одна зі сторін конфлікту не ратифікувала документ. Вона встановлює мінімальні стандарти гуманності, які мають дотримуватися без винятків. Таким чином, навіть в умовах інтенсивного збройного протистояння на морі, положення Конвенції II зобов'язують держави забезпечувати виконання гуманітарних принципів, спрямованих на захист людського життя.

Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу збройних сил на морі є ключовим міжнародно-правовим інструментом, який забезпечує правову основу для проведення рятувальних операцій і гарантує дотримання принципів гуманності, навіть у найскладніших умовах війни.

Під час збройного конфлікту може виникнути корабельна аварія. Термін «корабельна аварія» означає будь-яку аварію корабля, що виникла з будь-якої причини, у тому числі вимушені посадки літаків чи висадками з літаків на море.

Кожна зі сторін збройного конфлікту під час корабельної аварії зобов'язана застосовувати, як мінімум, такі положення:

- 1) за будь-яких обставин гуманно ставитися до осіб, які не беруть безпосередньої участі в бойових діях, у тому числі до тих осіб зі складу збройних сил, що склали зброю, а також тих, хто припинив участь у бойових

діях у зв'язку з хворобою, пораненням, затриманням чи з будь-якої іншої причини, без будь-якої дискримінації.

2) підбирати поранених, хворих та осіб, які зазнали корабельної аварії.

При цьому таких поранених, хворих та осіб, які зазнали корабельної аварії, воюючої сторони, які потрапили до рук супротивника, вважають військовополоненими й до них застосовують норми міжнародного права, які стосуються військовополонених.

Закону України «Про правовий режим воєнного стану» в статті 9 зазначає, що в умовах воєнного стану особа, уповноважена на виконання функцій держави, не несе відповідальність, у тому числі кримінальну, за рішення, дії чи бездіяльність, негативні наслідки яких неможливо було передбачити або які охоплюються виправданим ризиком, за умови, що такі дії (бездіяльність) були необхідні для відсічі збройної агресії проти України або ліквідації (нейтралізації) збройного конфлікту<sup>48</sup>.

Міжнародна спільнота демонструє активну позицію щодо викликів, пов'язаних з виконанням пошуково-рятувальних операцій в умовах збройного конфлікту. Важливим кроком стала ініціатива України на 9-й сесії Підкомітету з навігації, комунікації та пошуку і рятування на морі ІМО (червень 2022 року) щодо прийняття спеціальної резолюції про функціонування пошуково-рятувальних служб під час збройного конфлікту<sup>49</sup>.

Керівництво з міжнародного авіаційного та морського пошуку і рятування (IAMSAR) надає додаткові рекомендації щодо діяльності рятувальних служб під час збройних конфліктів, включаючи використання спеціальних розпізнавальних знаків, захист рятувальних суден та їх екіпажів, а також координацію дій між різними службами та державами.

---

<sup>48</sup> Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. Ст. 9. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

<sup>49</sup> IMO, Report to the Maritime safety committee, Sub-Committee on navigation, communications and search and rescue, 9 session, Agenda item 24/NCSR 9/24/ Add.1 1 Annex 30, page 1, 1 August 2022 Original: ENGLISH, <https://docs.imo.org/>

Принципово важливим є те, що наявність збройного конфлікту не призвела до автоматичного припинення чи призупинення дії багатосторонніх договорів України. Показовою є позиція Міністерства інфраструктури України, яке, виступаючи відповідальним органом центральної виконавчої влади у сфері виконання міжнародних зобов'язань з пошуку та рятування на морі, надало Міжнародній морській організації комплексну інформацію про специфічні обмеження та застереження. Ці застереження стосуються насамперед таких аспектів як: закриття портів, функціонування гуманітарних коридорів, наявність форс-мажорних обставин та особливості процедури повернення українських моряків.

Особливо важливо підкреслити, що у своїх комунікаціях з міжнародними партнерами Міністерство інфраструктури України не заявляло про припинення виконання міжнародних зобов'язань з пошуку та рятування на морі. Це свідчить про послідовну позицію України щодо збереження своєї ролі як відповідальної морської держави навіть в умовах воєнного стану та підтверджує готовність продовжувати виконання критично важливих функцій у сфері морської безпеки та рятування.

Також слід вказати, що резолюцією Комітету з безпеки на морі №519 (106) від 11 листопада 2022 року щодо зобов'язання держав-членів, пов'язаних з роботою пошуково-рятувальних служб відповідно до Конвенції SOLAS та Конвенції SAR у контексті збройних конфліктів було рішуче засуджено порушення російською федерацією територіальної цілісності та суверенітету держави-учасниці Організації Об'єднаних Націй, включаючи її територіальні води, що суперечить принципам Статуту ООН та цілям Організації, викладеним у Статті 1 Конвенції про міжнародну морську організацію, а також являє собою

суттєву небезпеку для життя та значний ризик для безпеки судноплавства та морського середовища<sup>50</sup>.

Тому посилаючись на те, що резолюція MSC.495(105) про Заходи щодо сприяння терміновій евакуації моряків із зони бойових дій у Чорному та Азовському морях і навколо них внаслідок агресії російської федерації проти України<sup>51</sup> висловила занепокоєння повідомленнями про незаконне захоплення та затримання пошуково-рятувальних суден та їх екіпажів та визнали, що держави зобов'язані сприяти функціонуванню та підтримці ефективного пошуку та рятування, а також забезпечувати виконання необхідних заходів для зв'язку у разі лиха, включаючи створення відповідної берегової інфраструктури та оперативної координації у своєму районі відповідальності для того, щоб ефективно підтримувати пошуково-рятувальні служби.

Відповідно, при визначені ступеню вини за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, відповідальність за які передбачена статтею 284 Кримінального кодексу України, враховується рівень виправданого ризику.

В період повномасштабного вторгнення росією на територію України було заміновано виключну економічну зону та територіальне море України. Протягом 2023 року було виявлено 30 мін, що негативно впливають на судноплавство та міжнародну торгівлю в цілому. І як, це очікувалося, відбулися інциденти підриву суден на морських мінах, як-от: 15 жовтня біля берегів Румунії нафтовий танкер Ali Najafov під прапором Ліберії, проходивши поблизу Сулінського каналу, було пошкоджено внаслідок вибуху плаваючої міни у Чорному морі<sup>52</sup>. Екіпаж судна внаслідок вибуху не постраждав, проте танкер

<sup>50</sup> IMO, Report of the Maritime Safety Committee on its 106th session. MSC 106/19, 30 November 2022 Original: ENGLISH, URL: <https://docs.imo.org/>

<sup>51</sup> Resolution MSC.495(105): Actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the Black Sea and the Sea of Azov as a result of the Russian Federation aggression against Ukraine. 28 April 2022. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495\(105\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495(105).pdf)

<sup>52</sup> На міні в Чорному морі підірвався нафтовий танкер: 16.10.2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/10/16/705530/>

дістав незначні пошкодження. Інший випадок відбувся раніше, 20 вересня неподалік порту Суліна в Румунії на торговельному судні Seama, яке ходить під прапором Того, стався вибух. За однією з версій, його могла спричинити міна<sup>53</sup>.

У зв'язку з вищесказаним, Туреччина, Румунія та Болгарія, які є членами НАТО, підписали угоду про спільне розмінування Чорного моря<sup>54</sup>. Хоча об'єднані сили з розмінування морських мін не є операцією НАТО, вони стануть першим спільним зусиллям союзників на Чорному морі з початку вторгнення росії в Україну.

Оскільки напади росії на Україну стають дедалі ближчими до кордонів НАТО, Альянс намагається збалансувати свою реакцію на інциденти, щоб уникнути подальшої ескалації. Війна загрожує вторгнутися на територію єдиних трьох країн НАТО, які мають прямий вихід до Чорного моря, головного торгового маршруту, змушуючи їх активізувати оборонні заходи.

В контексті міжнародної морської безпеки та забезпечення світової продовольчої стабільності особливого значення набули події, пов'язані з блокуванням російською федерацією "зернового коридору" після 18 травня 2023 року. Ситуація суттєво загострилася після одностороннього виходу росії з Чорноморської зернової ініціативи, що призвело до фактичного припинення аграрного експорту з українських портів, повертаючи ситуацію до критичного стану весни 2022 року, коли після повномасштабного вторгнення морська торгівля України була майже повністю паралізована.

Проте, завдяки консолідованим зусиллям міжнародної спільноти та дипломатичній активності України, було розроблено та впроваджено альтернативне рішення. У співпраці з країнами-партнерами та міжнародними організаціями Україна створила новий морський гуманітарний коридор для

---

<sup>53</sup> У Чорному морі поблизу Румунії на судні Seama стався вибух, імовірно, через детонацію морської міни: 20.09.2023. URL: <https://www.blackseanews.net/read/208800>

<sup>54</sup> Türkiye, Bulgaria and Romania signed an agreement on demining the Black Sea: 12.01.2024. URL: <https://gmk.center/en/news/turkiye-bulgaria-and-romania-signed-an-agreement-on-demining-the-black-sea/>

транспортування вантажів з ключових морських портів - "Одеса", "Чорноморськ" та "Південний". Принципово важливим аспектом цього коридору стало його функціонування без участі російської федерації, що демонструє здатність міжнародної спільноти знаходити ефективні рішення навіть в умовах агресивної протидії з боку країни-агресора.

Новостворений морський коридор був спроектований з урахуванням безпекових викликів та географічних особливостей регіону. Його маршрут пролягає вздовж західного узбережжя Чорного моря, значною мірою проходячи через територіальні води Румунії та Болгарії. Таке розташування забезпечує максимально можливий рівень безпеки для торговельних суден, оскільки використовує захист територіальних вод країн-членів НАТО та міжнародне морське право як додатковий фактор стримування потенційних агресивних дій з боку російської федерації.

Таким чином, у період збройного конфлікту міжнародне зобов'язання України з пошуку та рятування на морі залишається чинним і та його виконання під час оголошення воєнного стану підпорядковується нормам у першу чергу міжнародного гуманітарного права та особливостям національного законодавства України.

Введення воєнного стану в Україні також суттєво вплинуло на діяльність морської пошуково-рятувальної служби України. КЗ "МПРС" продовжило свою діяльність, хоча й зазнало суттєвої реорганізації відповідно до нових безпекових викликів та наказу Міністерства інфраструктури України №256 від 28.04.2022 "Про закриття морських портів"<sup>55</sup>.

У зв'язку з військовою агресією та тимчасовою окупацією частини території України, КП "МПРС" було змушене вжити низку організаційних заходів щодо оптимізації своєї діяльності. Зокрема, було призупинено

---

<sup>55</sup> Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>

функціонування структурних підрозділів у Маріуполі та Бердянську, що опинилися в зоні бойових дій. Відповідно до цього, було припинено трудові відносини з працівниками Берегової радіостанції ГМЗЛБ м. Маріуполь, Морського рятувального підцентру м. Бердянськ, Берегової радіостанції ГМЗЛБ м. Бердянськ, а також виведено з експлуатації пошуково-рятувальний катер ПРК-03.

Особливої уваги заслуговує питання матеріально-технічної бази служби. З експлуатації було виведено об'єкти основних засобів у Маріуполі, Бердянську та Скадовську, щодо яких тимчасово втрачено контроль через бойові дії та окупацію. Крім того, до відновлення повного контролю було призупинено експлуатацію важливих об'єктів ГМЗЛБ на тимчасово окупованих територіях, включаючи Базову станцію "Кирилівка" Берегової радіостанції морського району А1 ГМЗЛБ м. Бердянськ (сmt Кирилівка, Якимівського району Запорізької області), Базову станцію "Лазурне" (сmt Лазурне, Скадовського району Херсонської області) та Базову станцію "Бердянськ" (м. Бердянськ, вул. Горького 12).

Ці структурні зміни відображають адаптацію морської пошуково-рятувальної системи України до умов воєнного стану, демонструючи здатність служби підтримувати критично важливі функції навіть в умовах значних територіальних та інфраструктурних втрат.

В умовах російської військової агресії Казенне підприємство "Морська пошуково-рятувальна служба" України продовжує виконувати свої критично важливі функції, демонструючи високий професіоналізм та відданість обов'язку навіть у надскладних умовах бойових дій. Особливо показовою стала пошуково-рятувальна операція, проведена 3 березня 2022 року.

У цей день торговельне судно "HELT" під прапором Панами, що перебувало на вході в Одеську затоку, зазнало обстрілу з боку військово-морських сил Російської Федерації. Внаслідок атаки судно отримало критичні

пошкодження - пробоїну нижче ватерлінії, що призвело до його затоплення за 12-мильною зоною на траверзі порту Південний <sup>56</sup>.

Після отримання сигналу лиха Береговим радіоцентром Морської пошуково-рятувальної служби, Державний морський рятувально-координаційний центр в Одесі негайно розпочав рятувальну операцію. До місця події були направлені пошуково-рятувальні катери ПРК-01 та ПРК-02. Завдяки злагодженим діям рятувальників вдалося успішно врятувати весь екіпаж судна - шість осіб, серед яких було четверо громадян України та двоє громадян Російської Федерації. Важливо відзначити, що всі врятовані перебували в задовільному стані, без серйозних травм. Постраждалих було доставлено до порту Чорноморськ, де їм надали необхідну медичну допомогу.

Цей випадок став частиною серії атак російських військових на цивільні судна в українських водах. З початку повномасштабного вторгнення, крім "HELT", були атаковані танкер "Millennial Spirit" під прапором Молдови та судно "Namura Queen" під прапором Панами поблизу порту Південний. Завдяки ефективним діям Морської пошуково-рятувальної служби та підтримці торговельних суден, що перебували в районі інциденту, вдалося врятувати десять членів екіпажу танкера "Millennial Spirit" (всі - громадяни РФ), хоча саме судно було знищене пожежею. Судно "Namura Queen" змогло локалізувати пошкодження власними силами та безпечно покинути небезпечний район, прямуючи до протоки Босфор.

Агресивні дії російських військових також включали ракетний удар по судну "Banglar Samriddhi" під прапором Бангладеш у районі порту Миколаїв та захоплення рятувального судна "Сапфір" під час виконання ним гуманітарної місії біля острова Зміїний. Ці інциденти демонструють систематичне порушення

---

<sup>56</sup> Казенним підприємством «Морська пошуково-рятувальна служба» проведена чергова надскладна пошуково-рятувальна операція в умовах війни: 04.03.2022. URL: <https://sar.gov.ua/?p=2124>

Росією норм міжнародного морського права та становлять серйозну загрозу для безпеки мореплавства в регіоні.

У контексті російської агресії проти України особливої уваги заслуговує драматична історія пошуково-рятувального судна "Сапфір" та його екіпажу, що демонструє як героїзм українських моряків, так і порушення міжнародного гуманітарного права з боку російських військових.

26 лютого 2022 року судно "Сапфір" під командуванням капітана Дементія Бурлаченка, виконуючи свої гуманітарні функції, вирушило до острова Зміїний. На борту перебувало 17 членів екіпажу та троє капеланів. По дорозі судно отримало сигнал лиха від танкера *Millennial Spirit*, який зазнав ракетного удару. Екіпаж "Сапфіра" успішно врятував 11 моряків з потерпілого танкера, демонструючи високий професіоналізм та відданість своєму обов'язку

<sup>57</sup>.

Проте поблизу острова Зміїний судно було захоплене російськими військовими, які, порушуючи міжнародні конвенції щодо захисту рятувальних суден, примусили екіпаж здатися під загрозою застосування зброї. Судно було відконвойоване до окупованого Севастополя, а екіпаж, включаючи судового лікаря Ігоря Танкова, був депортований до Росії, де утримувався в надзвичайно суворих умовах у таборі для військовополонених при температурі -22°C.

Завдяки дипломатичним зусиллям українській стороні вдалося організувати обмін: 19 членів екіпажу "Сапфіра" були обміняні на 11 російських цивільних моряків з врятованого раніше судна "Міленіал спіріт". Після повернення з'ясувалося, що судно було пограбоване окупантами, проте, за словами директора морської пошуково-рятувальної служби Віктора Сударева, "Сапфір" швидко відновили та повернули до виконання своїх функціональних обов'язків.

---

<sup>57</sup> Захоплено цивільне рятувальне судно "Сапфір": 26.02.2022. URL: <https://sar.gov.ua/?p=2104>

Ця історія яскраво демонструє не лише професіоналізм та мужність українських рятувальників, але й важливість дотримання міжнародних конвенцій щодо захисту рятувальних суден та їх екіпажів під час збройних конфліктів. Незважаючи на пережиті випробування, екіпаж "Сапфіра" продовжує виконувати свою важливу місію з порятунку людей на морі, підтверджуючи незламність українського морського духу.

Аналізуючи сучасний стан правового регулювання інституту рятування на морі в Україні, можна з упевненістю констатувати, що наша держава демонструє непохитну відданість принципам гуманізму та міжнародної солідарності навіть в умовах безпрецедентних викликів російської військової агресії. Незважаючи на тяжкі випробування війни, Україна послідовно підтверджує свою роль як відповідальної морської держави, продовжуючи виконувати критично важливі функції у сфері морської безпеки та рятування.

Комплексна система національного законодавства, що органічно поєднує норми міжнародного морського права та гуманітарного права, створює міцний фундамент для функціонування морської пошуково-рятувальної служби навіть в екстремальних умовах. Героїчні дії українських рятувальників, які, ризикуючи власним життям, продовжують виконувати свій обов'язок з порятунку людей на морі, є яскравим свідченням непереможного духу нації.

Водночас агресивні дії російських військових, що включають атаки на цивільні судна та порушення недоторканності рятувальних суден, кидають виклик самим основам міжнародного правопорядку. Історія судна "Сапфір" та його мужнього екіпажу стала символом незламності українських моряків та ганебним прикладом нехтування агресором фундаментальними нормами гуманітарного права.

У цьому контексті особливого значення набуває солідарна позиція міжнародної спільноти, яка рішуче засуджує порушення росією територіальної цілісності України та демонструє готовність підтримувати нашу державу у її

прагненні відновити мир та безпеку в Чорноморському регіоні. Спільні зусилля з розмінування морських шляхів та створення альтернативних гуманітарних коридорів є потужним сигналом єдності та рішучості світової спільноти.

Україна, як ніколи раніше, потребує підтримки міжнародних партнерів у зміцненні своєї морської безпеки та модернізації пошуково-рятувальної інфраструктури. Лише через активну співпрацю та обмін досвідом ми зможемо подолати виклики сьогодення та забезпечити надійне функціонування системи рятування на морі в умовах "гібридної" війни. Незламність українського духу, поєднана з солідарністю світової спільноти, є запорукою нашої остаточної перемоги на шляху до миру та процвітання.

## ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можемо підсумувати:

1. Історичний розвиток інституту рятування на морі демонструє поступову еволюцію від локальних звичаїв до глобальної системи правового регулювання, що відповідає сучасним викликам морської безпеки та міжнародної торгівлі. Ключовим етапом формування правових засад рятування на морі стали середньовічні морські кодекси - Родоський морський кодекс та Олеронські сувої, які вперше систематизували принципи надання допомоги на морі, а Французький Морський указ 1681 року (Указ Кольбера) проголосив, що кораблі, екіпажі та вантажі, що врятувалися від корабельної аварії, перебувають під захистом, та зобов'язав усіх підданих робити все можливе для допомоги потерпілим від корабельної аварії.

2. Протягом двадцятого століття на міжнародному рівні було розроблено низку заходів щодо об'єднання зусиль морських держав для рятування на воді людей та плавзасобів. У вересні 1910 року в Брюсселі була прийнята перша Міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі. Положення Брюссельської конвенції вимагає від кожної держави - учасниці Конвенції зобов'язати капітанам суден, що плавають під її прапором: надавати допомогу кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель; слідувати з максимально можливою швидкістю на допомогу гинучим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати; після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу та його пасажирам і, оскільки це можливо, повідомити цьому іншому судну найменування свого судна, порт його реєстрації та найближчий порт, у який воно зайде.

3. Аналіз сучасного міжнародно-правового регулювання інституту рятування на морі демонструє його комплексний та багаторівневий характер. Сформована протягом тривалого часу система міжнародних конвенцій,

починаючи від Брюссельської конвенції 1910 року до сучасних документів, створила міцний фундамент для ефективного функціонування механізмів рятування на морі. Ключову роль у цій системі відіграє Міжнародна конвенція про рятування 1989 року (SAL-1989), яка встановила фундаментальний принцип "без рятування немає винагороди" та визначила чіткі права й обов'язки всіх учасників рятувальних операцій. Особливо важливим є впровадження механізму спеціальної компенсації, спрямованого на стимулювання рятувальників до захисту навколишнього середовища під час проведення операцій.

4. Важливу роль у розвитку та вдосконаленні правил рятування на морі відіграють міжнародні організації, зокрема IMO та ISU. Їхня діяльність забезпечує не лише розробку та впровадження нових стандартів, але й сприяє координації зусиль різних учасників морської галузі, підвищенню професійних стандартів та розвитку інновацій у сфері рятувальних операцій.

Особливої уваги заслуговує система договірної регулювання рятувальних операцій, зокрема широке використання стандартної форми Lloyd's Open Form, яка постійно вдосконалюється відповідно до потреб галузі. Це забезпечує єдиний підхід до проведення рятувальних операцій та вирішення пов'язаних з ними фінансових питань.

У галузі рятувальних операцій важливу роль відіграють клуби взаємного страхування, відомі як P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs). Історично склалося так, що ці організації мали обмежену участь у рятувальних операціях на морі. Однак, з плином часу ситуація кардинально змінилася.

Зростаюча стурбованість екологічними проблемами, особливо тими, що пов'язані з розливами нафти внаслідок морських аварій, призвела до значного розширення ролі P&I Clubs у сфері рятувальних операцій. Ключовим аспектом сучасної участі P&I Clubs у рятувальних операціях стала розробка та

впровадження Спеціальної компенсаційної статті клубів взаємного страхування, відомої як SCOPIC (Special Compensation P&I Club Clause).

5. Участь України в міжнародних механізмах співробітництва у сфері пошуку та рятування на морі реалізується через членство в ключових міжнародних угодах. Зокрема, Україна є повноправною учасницею Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року, яка встановлює базові міжнародні стандарти у цій сфері. Особливе значення для регіональної співпраці має Угода про співробітництво причорноморських держав із пошуку й рятування на Чорному морі 1998 року, що створює правову основу для координації зусиль прибережних держав Чорноморського регіону.

Морська пошуково-рятувальна служба України (КП "МПРС") є ключовим органом виконавчої влади у сфері морського пошуку та рятування, створеним у 2011 році відповідно до міжнародних зобов'язань України. Служба забезпечує постійну готовність до проведення пошуково-рятувальних операцій, надання невідкладної медичної допомоги та евакуації людей, що зазнали лиха на морі.

Структурно КП "МПРС" складається з кількох важливих підрозділів. Центральним елементом є Державний морський рятувально-координаційний Центр (ДМРКЦ), розташований в Одесі. Пункти базування суден та катерів служби стратегічно розміщені вздовж українського узбережжя: в Одеському морському порту базується катер ПРК-01, у морському порту "Чорноморськ" - буксир "Сапфір" (з ПРК-501) та катер ПРК-02, у морському порту "Білгород-Дністровський" - катер ПРК-04, а в морському порту "Усть-Дунайськ" - катер ПРК-06.

6. Водночас агресивні дії російських військових, що включають атаки на цивільні судна та порушення недоторканності рятувальних суден, кидають виклик самим основам міжнародного правопорядку. В умовах воєнного стану, запровадженого Указом Президента України від 24.02.2022 № 64/2022, виникла нагальна потреба у фундаментальному переосмисленні механізмів реалізації

міжнародних зобов'язань у сфері морського пошуку та рятування. Міністерство закордонних справ України здійснило офіційне повідомлення депозитаріїв конвенцій Ради Європи, Гаазької конференції з міжнародного приватного права та ООН, а також сторін двосторонніх міжнародних договорів України про наявність повномасштабної збройної агресії та неможливість повного гарантування виконання певних міжнародних зобов'язань протягом дії воєнного стану. Принципово важливим є те, що наявність збройного конфлікту не призвела до автоматичного припинення чи призупинення дії багатосторонніх договорів України, наша держава продовжують нести відповідальність за дотримання встановлених стандартів і правил, зокрема зобов'язання оперативно реагувати на лиха на морі, надавати допомогу суднам, екіпажу та пасажирам, а також координувати пошуково-рятувальні операції.

В умовах російської військової агресії Казенне підприємство "Морська пошуково-рятувальна служба" України продовжує виконувати свої критично важливі функції, демонструючи високий професіоналізм та відданість обов'язку навіть у надскладних умовах бойових дій. Особливо показовою стала пошуково-рятувальна операція, проведена 3 березня 2022 року, коли торговельне судно "HELT" під прапором Панами, що перебувало на вході в Одеську затоку, зазнало обстрілу з боку військово-морських сил Російської Федерації. Внаслідок атаки судно отримало критичні пошкодження - пробійну нижче ватерлінії, що призвело до його затоплення за 12-мильною зоною на траверзі порту Південний. Після отримання сигналу лиха Береговим радіоцентром Морської пошуково-рятувальної служби, Державний морський рятувально-координаційний центр в Одесі негайно розпочав рятувальну операцію. Завдяки злагодженим діям рятувальників вдалося успішно врятувати весь екіпаж судна - шість осіб. Важливо відзначити, що всі врятовані перебували в задовільному стані, без серйозних травм. Постраждалих було доставлено до порту Чорноморськ, де їм надали необхідну медичну допомогу.

У контексті російської агресії проти України особливої уваги заслуговує драматична історія пошуково-рятувального судна "Сапфір" та його екіпажу, що демонструє як героїзм українських моряків, так і порушення міжнародного гуманітарного права з боку російських військових. Судно "Сапфір" під командуванням капітана Дементія Бурлаченка, виконуючи свої гуманітарні функції, отримало сигнал лиха від танкера *Millennial Spirit*, який зазнав ракетного удару. Екіпаж "Сапфіра" успішно врятував 11 моряків з потерпілого танкера, демонструючи високий професіоналізм та відданість своєму обов'язку.

Проте поблизу острова Зміїний судно було захоплене російськими військовими, які, порушуючи міжнародні конвенції щодо захисту рятувальних суден, примусили екіпаж здатися під загрозою застосування зброї. Завдяки дипломатичним зусиллям українській стороні вдалося організувати обмін: 19 членів екіпажу "Сапфіра" були обміняні на 11 російських цивільних моряків з врятованого раніше судна "Міленіал спіріт". Після повернення "Сапфір" швидко відновили та повернули до виконання своїх функціональних обов'язків. Історія судна "Сапфір" та його мужнього екіпажу стала символом незламності українських моряків та ганебним прикладом нехтування агресором фундаментальними нормами гуманітарного права.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих та осіб зі складу збройних сил на морі. Женева, 12 серпня 1949. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_152#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_152#Text) (дата звернення: 13.11.2024 року).
2. Віденська конвенція про право міжнародних договорів. Відень, 2 травня 1969 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_118#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text) (дата звернення: 13.11.2024 року).
3. Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі від 27 квітня 1979 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_138#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text) (дата звернення: 13.11.2024 року).
4. Міжнародна конвенція про рятування від 28 квітня 1989 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_045#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text) (дата звернення: 13.11.2024 року).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).
6. Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).
7. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. Ст. 9. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).
8. Про затвердження Положення про єдину державну систему цивільного захисту: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 січня 2014 року № 11. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/11-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

9. Про затвердження Положення про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден: Наказ Міністерства інфраструктури України від 22 вересня 2015 № 379. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1214-15#n6> (дата звернення: 13.11.2024 року).

10. Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 року № 158. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/158-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

11. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 2102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

12. Про Національну систему пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

13. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

14. Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 року № 459. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2008-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

15. Про затвердження Порядку перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2012 року № 1090. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1090-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.11.2024 року).

16. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels. Brussels, 23 September 1910. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html> (дата звернення: 13.11.2024 року).

17. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Hamburg. 29 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf> (дата звернення: 13.11.2024 року).

18. Resolution MSC.495(105): Actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the Black Sea and the Sea of Azov as a result of the Russian Federation aggression against Ukraine. 28 April 2022. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495\(105\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495(105).pdf) (дата звернення: 13.11.2024 року).

19. IMO, Report to the Maritime safety committee, Sub-Committee on navigation, communications and search and rescue, 9 session, Agenda item 24/NCSR 9/24/ Add.1 1 Annex 30, page 1, 1 August 2022 Original: ENGLISH, <https://docs.imo.org/> (дата звернення: 13.11.2024 року).

20. IMO, Report of the Maritime Safety Committee on its 106th session? MSC 106/19, 30 November 2022 Original: ENGLISH, URL: <https://docs.imo.org/> (дата звернення: 13.11.2024 року).

21. International Salvage Union Sub-Contract (Award Sharing). URL: [https://www.marine-salvage.com/documents/444836\\_1.PDF](https://www.marine-salvage.com/documents/444836_1.PDF) (дата звернення: 13.11.2024 року).

22. LLOYD'S Standard Form Of Salvage Agreement, approved and Published by the Council of Lloyd's. URL: <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-lloyds-open-form-lof-lof-2020/1/pdf-lloyds-open-form-lof-LOF-2020.pdf>

23. Аверочкіна Т. В., Плачкова Т. М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex portus*. 2016. № 2. С. 150-168.
24. Бадюл Ю. В. Перспективи розвитку рятувального флоту України. *Молодий вчений*. 2024. № 7. С. 46-50.
25. Балобанов О. О., Пальченко А. А. Розвиток аварійно-рятувальної діяльності на морі та забезпечення безпеки мореплавства. *Київський часопис права*. 2021. № 3. С. 221-227.
26. Білляр К. Л. Загальна характеристика правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Часопис Київського університету права*. 2015. № 1. С. 289-293.
27. Бурлаченко Д., Мутичко О. Використання програмного забезпечення при пошуку та рятуванні на морі. *EDITORIAL BOARD*. 2022. С. 560- 564.
28. Годованюк С. П., Селіванов С. Є. Підходи до забезпечення стійкого управління системою пошуку і рятування на морях у позаштатних ситуаціях. *Науковий вісник Херсонської державної морської академії*. 2021. № 1 (24). С.19-28.
29. Годованюк С. П. Моделі й методи управління пошуково-рятувальними операціями на морі в умовах невизначеності. Дисертація на здобуття ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.13.03 «Системи і процеси керування» (15 «Автоматизація та приладобудування»). Національний авіаційний університет. Київ, 2019. 163 с.
30. Гончаров В. О., Геоня Е. Р. Поняття безпеки мореплавства. Методи забезпечення безпеки мореплавства. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства, 21 листопада 2019 р.* С. 133-135.
31. Гурник А. В., Куньо М. Д., Ядченко Д. М. Оцінка стану і методологій підготовки авіаційних рятувальників державної авіації України та за

кордоном. *Науковий вісник: цивільний захист та пожежна безпека*. 2017. № 1. С. 104-108.

32. Іванова А. В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *LEX PORTUS*. 2018. № 2 (10). С. 21-30.

33. Казенним підприємством «Морська пошуково-рятувальна служба» проведена чергова надскладна пошуково-рятувальна операція в умовах війни: 04.03.2022. URL: <https://sar.gov.ua/?p=2124>

34. Клепнікова О. Застосування правових норм щодо сплати винагороди за рятування на морі. *Вісник Київського національного університету імені Тарас Шевченка*. 2012. № 93. С. 24-29

35. Купрій А. А. Пошук та рятування на морі в умовах воєнного стану. *Організаційний Комітет Конференції: Голова*. 2022. № 7. С. 52-55.

36. Купрій А. А. Правовий статус морського пошуково-рятувального району України. *Науковий юридичний журнал. Правові новели*. 2020. № 12. С. 49-57.

37. Купрій А. А. Вплив збройного конфлікту на дію міжнародного зобов'язання з пошуку та рятування на морі. *Альманах міжнародного права. Міжнародне морське право*. 2022. № 28. С. 34-42.

38. Купрій А. А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. Постановою президії Атестаційної колегії МОНУ від 14.05. 2020 р. № 627 видання «*Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*». 2021. № 22. С.102-115.

39. Леонтьев І. Г., Балобанов О. О. Безпека, пошук, рятування на морі : правове регулювання. Одеса : ЛАТСТАР. 2016. 72 с.

40. Любашова А. А., Савіна О. Ю. Аспекти збереження людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі. *Міністерство освіти і науки України Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова Державна екологічна академія післядипломної освіти та управління Головне*

*управління державної служби України з надзвичайних ситуацій у Миколаївській області. 2020. С. 81-84*

41. Мельник О., Бурлаченко Д., Котенко О., Корбан В., Васильченко О., Шахов В. Огляд основних аспектів міжнародної конвенції про рятування суден і майна 1989 року. *Актуальні питання у сучасній науці. 2023. № 4 (10). С. 55- 65.*

42. На міні в Чорному морі підірвався нафтовий танкер: 16.10.2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/10/16/705530/>

43. Переверзева О. С. Охорона людського життя на морі. *Частина I Юридичні науки. 2019. № 85. С.203-211.*

44. Покора І. Є. Міжнародна уніфікація правил про винагороду за рятування на морі: питання застосування. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу економіко-правового факультету ОНУ імені І. І. Мечникова (26-28 листоп. 2014 р., м. Одеса). С. 75-79*

45. Постанова Верховної Ради України Про Приєднання України До Міжнародної Конвенції про Пошук і Рятування на Морі 1979 Року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2786-12#Text>

46. Савич О. С. Порівняльно-правова характеристика портового й міжпортового буксирування. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. 2015. № 1. С. 193-197.*

47. У Чорному морі поблизу Румунії на судні Seama стався вибух, імовірно, через детонацію морської міни: 20.09.2023. URL: <https://www.blackseanews.net/read/208800>

48. Федчун Н. О. Загальні засади забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2014. № 10-2 (2). С. 77-80.*

49. Черниш Т. В. Сучасні організаційно-правові засади боротьби з морським піратством. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету Одеська юридична академія. 2016. № 2. С. 445-454.*

50. Шемонаєв В. Загальна аварія як система правових стандартів у забезпеченні безпеки міжнародного мореплавства. *Цивільне право і процес*. 2021. № 87. С. 87-92
51. Шкребтієнко А. Г. Правова природа міжнародної організації мобільного супутникового зв'язку (ІМСО). *Актуальні проблеми держави і права*. 2022. С.54-58.
52. Azofra M., Pérez-Labajos C. A., Blanco B., Achutegui J. J. Optimum placement of sea rescue resources. *Safety Science*. 2007. № 45 (9). P. 941-951.
53. Bellomo L., Griffa A., Cosoli S., Falco P., Gerin R., Iermano I., et al. Toward an integrated hf radar network in the mediterranean sea to improve search and rescue and oil spill response: the toska project experience. *J. Oper. Oceanogr*. 2015. № 8. P. 95–107.
54. Benz L., Münch C., Hartmann E. Development of a search and rescue framework for maritime freight shipping in the Arctic. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2021. № 152. P. 54-69.
55. Bogue R. Search and rescue and disaster relief robots: has their time finally come?. *Industrial Robot: An International Journal*. 2016. № 43(2). P. 138-143.
56. Breivik O., Allen, A. A. An operational search and rescue model for the Norwegian Sea and the North Sea. *Journal of Marine Systems*. 2008. № 69 (1-2), P. 99-113.
57. Breivik O., Allen, A., Maisondieu, C., and Olagnon, M. Advances in search and rescue at sea. *Ocean Dyn*. 2013. № 63. P. 83–88
58. Button R. International law and search and rescue. *Operational law in international straits and current maritime security challenges*. 2018. Volume 1. P. 101-141.
59. Cho K.-H., Li Y., Wang H., Park K.-S., Choi J.-Y., Shin K.-I., et al. Development and validation of an operational search and rescue modeling system for

the yellow sea and the east and south china seas. *J. Atmom. Ocean. Tech.* 2014. № 31. P. 197–215.

60. Daniela I. Migrants, the EU and NGOs: The ‘Practice’ of Non-Governmental SAR Operations. *Romanian Journal of European Affairs*. 2016. № 16(3). P. 28-30.

61. Dehda P. S., Jayram S., Abu-Mahfouz A. M., Ouahada K. A sea rescue operation system based on LoRa. In 2019 International Conference on Advances in Big Data, Computing and Data Communication Systems (icABCD) (pp. 1-6). IEEE.

62. Di Maio A., Martin M., and Sorgente R. Evaluation of the search and rescue leeway model in the tyrrhenian sea: a new point of view. *Nat. Hazards Earth Syst. Sci.* 2016. № 16. P. 1979–1997.

63. Djadjev, I.. The SCOPIC clause as a major development in salvage law: The SCOPIC clause in the context of the Lloyd's Open Form and the International Convention on Salvage (1989). SSRN eLibrary. 2015. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.3645.5527>

64. Gombeer K., Fink M. Non-governmental organisations and search and rescue at sea. *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2018. 26 p.

65. Cusumano E. United to rescue? Humanitarian role conceptions and NGO–NGO interactions in the Mediterranean Sea. *European Security*, 2021. № 30(4). P. 547-568.

66. Irini Papanicopulu. The Historical Origins of the Duty to Save Life at Sea in International Law. *Journal of the history of International Law*. No. 24, 2022. P. 154 (149–188)

67. Koçak H., Altıntaş H. K. Evaluation of maritime accident reports of main search and rescue coordination centre between 2001 and 2012. *International maritime health*. 2021. № 72(3), P. 163-171.

68. Kosmas V., Acciaro M., Besiou M. Saving migrants’ lives at sea: Improving search and rescue operations. *Production and Operations Management*. 2022. № 31 (4). P. 1872-1889.

69. Keuning J. A., Visch G. L., Gelling J., de Vries Lentsch W., Burema G. Development of a new SAR boat for the Royal Netherlands Sea Rescue Institution. *In proceedings of the 11th International Conference on Fast Sea Transportation*. 2011. P. 797-806.

70. Kuprii A. The European way of Ukraine for the organization of search and rescue at sea. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2023. № 5. P. 25-33.

71. Marco-Franco, Julio. Search and rescue at sea: straddling the duty to render assistance and the interests of the coastal States: Doctoral Dissertation for PhD in rule of law and global governance. University of balearic Islands. 2023. P. 21 (311 p.)

72. Martyn Wingrove. IMO's Kitack Lim highlights importance of salvage operations, 22 Mar 2017. URL: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/imos-kitack-lim-highlights-importance-of-salvage-operations-29305>

73. Parent J. No duty to save lives, no reward for rescue: is that truly the current state of International Salvage Law. *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.* 2006. № 12. P. 87-91.

74. Soon G. T. A Study on Systematic Management of Civilian Forces for Efficient Search and Rescue Mission in the Ocean. *Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety*, 2015. № 21 (4). P. 409-420.

75. Scopic Clause. URL: [https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC\\_2011\\_pdf.pdf](https://assets.lloyds.com/assets/pdf-archive-documents-scopic-2011-pdf/1/SCOPIC_2011_pdf.pdf)

76. Smith, Robert S. 'The Llibre Del Consolat De Mar: A Bibliography'. *Law Library Journal*. № 33(6). (1940). P. 387–395.

77. Schoos M. M., Kelbæk H., Pedersen F., Kjærgaard B., Trautner S., Holmvang L., Clemmensen P. Search and rescue helicopter-assisted transfer of ST-elevation myocardial infarction patients from an island in the Baltic Sea: results from over 100 rescue missions. *Emergency Medicine Journal*, 2014. № 31(11), P. 920-925.

78. Türkiye, Bulgaria and Romania signed an agreement on demining the Black Sea: 12.01.2024. URL: <https://gmk.center/en/news/turkiye-bulgaria-and-romania-signed-an-agreement-on-demining-the-black-sea/>

79. Vervliet, J. General Introduction. In Hugo Grotius *Mare Liberum* 1609-2009, Leiden, *The Netherlands: Brill*, 2010. P. 10 URL: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004177017.i-178.5>

80. Zhou X., Cheng L., Zhang F., Yan Z., Ruan X., Min K., Li M. Integrating island spatial information and integer optimization for locating maritime search and rescue bases: a case study in the South China Sea. *ISPRS International Journal of Geo-Information*. 2019. № 8 (2), P. 88- 98.