

*Вишневецький В.Л.,**кандидат юридичних наук,**завідувач кафедри морського права**Національного університету «Одеська морська академія»**ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4547-2127>*

АВТОНОМНЕ СУДНОПЛАВСТВО ТА ПРОБЛЕМА СУБ'ЄКТНОСТІ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Анотація. Статтю присвячено системному аналізу правових викликів, які постають перед міжнародним морським правом у зв'язку з появою морських автономних надводних суден (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS). Актуальність обраної тематики обумовлена тим, що прискорений прогрес у сферах штучного інтелекту, супутникового зв'язку, дистанційного керування та алгоритмічних навігаційних рішень підриває антропоцентричну модель, на якій упродовж століть будувалась правова архітектура морського права. Міжнародна морська організація (ІМО) веде активну роботу над Кодексом безпеки MASS, ухвалення якого як немандаторного інструмента очікується у травні 2026 року, що робить доктринальне осмислення правового статусу безекіпажного судна особливо нагальним. Мета роботи полягає у системному зіставленні доктринальних підходів до визначення правосуб'єктності автономних суден, виявленні ключових колізій між концепцією MASS і чинною договірною базою, а також у формулюванні теоретичних засад для нової правової парадигми автономного судноплавства. Методологічну основу дослідження становить порівняльно-правовий, формально-юридичний та системно-структурний методи. Проаналізовано вплив концепції MASS на базові правові категорії морського права – поняття «судно», «екіпаж», «капітан» та обов'язок надання допомоги особам, які зазнають лиха на морі (SAR). Розглянуто результати нормативного оглядового аналізу (Regulatory Scoping Exercise), завершеного ІМО у 2021 році, та підсумки 110-ї сесії Комітету з безпеки на морі (MSC 110, червень 2025 року). Зіставлено провідні доктринальні позиції щодо правового статусу безекіпажного судна кризь призму Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS), Конвенції про Міжнародні правила попередження зіткнень суден на морі 1972 року (COLREGs) та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW). Особливо досліджено проблематику деліктної відповідальності за шкоду, заподіяну автономним судном, зокрема розподіл ризиків між судновласником, оператором, дистанційним оператором берегового центру керування (Remote Operations Centre, ROC), виробником обладнання та розробником програмного забезпечення. Проаналізовано придатність інституту обмеження відповідальності судновласника за Конвенцією LLMC 1976 року до інцидентів, спричинених збоєм автономних систем. Розкрито особливості страхування MASS, зокрема дефіцит актуарної бази та потребу в переосмисленні традиційного поділу між каско-страхуванням, страхуванням відповідальності (P&I) та страхуванням вантажу. Особливу увагу приділено вимозі «реального зв'язку» за статтею 91 UNCLOS у контексті розщеплення оперативного контролю між судном і берего-

вим центром. Обґрунтовано необхідність формування нової правової парадигми, яка спиралася б на принципи технологічної нейтральності та цільового (goal-based) регулювання, що дозволяє адаптувати приписи до різних ступенів автономії суден і водночас зберегти прийнятний рівень безпеки мореплавства, захисту морського середовища та прав третіх осіб.

Ключові слова: автономне судноплавство, MASS, правосуб'єктність, безекіпажне судно, Кодекс MASS, ІМО, деліктна відповідальність, морське страхування.

Постановка проблеми. Морське право як одна з найдавніших галузей міжнародного права історично формувалося навколо антропоцентричної моделі, у центрі якої перебуває людина: судно експлуатує екіпаж під командуванням капітана, на якого покладено відповідальність за безпеку плавання, вантажу та осіб на борту. Цю модель інкорпоровано у фундаментальні договірні інструменти – Конвенцію ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS), Конвенцію про Міжнародні правила попередження зіткнень суден на морі 1972 року (MППЗС/COLREGs), Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW). Водночас інтенсивний розвиток технологій штучного інтелекту, дистанційного керування та автоматизованих навігаційних систем робить сумнівною застосовність цієї моделі до нового класу суден – морських автономних надводних суден (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS).

Актуальність дослідження посилюється тим, що Міжнародна морська організація (ІМО) завершує підготовку Кодексу безпеки MASS, який, згідно із затвердженою дорожньою картою, має бути ухвалений як немандаторний інструмент на 111-й сесії Комітету з безпеки на морі (MSC) у травні 2026 року, з подальшим переходом до обов'язкового Кодексу та набуттям ним чинності не пізніше 1 січня 2032 року [1]. Проте доктринальне осмислення ключових правових проблем, пов'язаних із MASS, досі залишається фрагментарним і не утворює цілісного концептуального підґрунтя для нормотворення.

Стан дослідження. Серед напрацювань зарубіжних авторів на особливу увагу заслуговує позиційний документ Міжнародного морського комітету (Comité Maritime International, CMI), опублікований у 2018 році, у якому структуровано описано базові правові проблеми, пов'язані з безекіпажними суднами, – у сферах юрисдикції, безпеки, навігації та відповідальності [2]. Дж. Чой та С. Лі здійснили ґрунтовний аналіз правового статусу дистанційного оператора MASS у системі міжнародного морського права [3]. Б. Степень проаналізувала перспективи засто-

сування МППЗС 1972 року в умовах автономного судноплавства та обґрунтувала необхідність їх перегляду [4]. Ю. Наврот та З. Пепловська-Домбровська обґрунтували тезу про антропоцентричну традицію морського права як основну перешкоду для інтеграції MASS до чинної правової системи [5].

На рівні ІМО важливим етапом став нормативний оглядовий аналіз (Regulatory Scoring Exercise, RSE), завершений для конвенцій безпекового спрямування на 103-й сесії Комітету з безпеки на морі (MSC 103) у травні 2021 року та для договорів під опікою Юридичного комітету – на його 108-й сесії (LEG 108) у липні того ж року; RSE дозволив систематизувати прогалини та колізії чинних конвенцій щодо MASS [6]. Позиційний документ Lloyd's Register 2024 року структурував виклики у сферах COLREGs, цивільної відповідальності, страхування та кібербезпеки [7]. В українській правовій науці окремі аспекти цієї проблематики також стали предметом ґрунтовного аналізу: Г. Ф. Півторак досліджено актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора, що створює важливе теоретичне підґрунтя для подальшого аналізу юрисдикційних викликів MASS у світлі статті 91 UNCLOS [8]. О. В. Краснікова проаналізувала тенденції трансформації міжнародного морського права, зумовлені впровадженням автономних суден, зокрема роботу спеціальної робочої групи ІМО та паралельні ініціативи з боку класифікаційних товариств [9]. Водночас комплексне доктринальне дослідження правосуб'єктності MASS саме крізь призму UNCLOS, SOLAS, COLREGs, STCW та новітнього Кодексу безпеки MASS в українській науці залишається недостатньо розробленим, що й зумовлює наукову новизну цієї публікації.

Метою статті є виявлення ключових колізій між концепцією MASS та чинним договірним регулюванням шляхом системного аналізу доктринальних підходів до визначення правового статусу безекіпажного судна у міжнародному морському праві, а також окреслення теоретичних орієнтирів для формування адекватної правової парадигми автономного судноплавства.

Виклад основного матеріалу. ІМО визначила MASS як судно, яке в той чи інший спосіб здатне функціонувати без безпосередньої участі людини. На 100-й сесії MSC у 2018 році було виділено чотири ступені автономності: (1) судно з автоматизованими процесами та підтримкою прийняття рішень, на борту якого перебувають моряки; (2) дистанційно кероване судно з моряками на борту; (3) дистанційно кероване судно без екіпажу на борту; (4) повністю автономне судно, здатне самостійно ухвалювати рішення та діяти [6]. Така градація має принципове значення для правового аналізу, оскільки саме ступінь автономності безпосередньо детермінує застосовність конвенційних приписів, архітектуру відповідальності та вимоги у сфері безпеки.

На 110-й сесії MSC, що відбулася 18–27 червня 2025 року, було досягнуто істотного поступу в опрацюванні немандаторного Кодексу безпеки MASS: остаточно узгоджено 18 із 26 розділів проекту, зокрема розділи 1–3, 6, 11, 14, 16, 17bis, 19 та 21–26; опрацювання глави 15 (людський елемент) та низки суміжних розділів передано до позачергової робочої групи. Ключовим концептуальним рішенням стала вимога, щоб безекіпажні MASS зберігали здатність надавати допомогу особам, які зазнають лиха на морі, а отже – мали план проведення пошуково-рятувальних операцій навіть без людей на борту [1]. Кодекс MASS побудовано як доповнення до SOLAS і сам по собі не передба-

чає автоматичного пом'якшення її вимог; будь-які відхилення мають погоджуватися з державою прапора.

Оновлена дорожня карта охоплює: ухвалення немандаторного Кодексу MASS на MSC 111 у травні 2026 року; розробку рамки фази набуття досвіду (Experience-Building Phase) на MSC 112 у грудні 2026 року; продовження опрацювання мандаторного Кодексу з його подальшим ухваленням близько 2030 року і набуттям чинності не пізніше 1 січня 2032 року [1].

Серцевинним питанням правового статусу MASS є їх кваліфікація як «судна» (ship/vessel) у розумінні чинних конвенцій. UNCLOS послуговується термінами «судно» та «корабель», не даючи їм прямого визначення. Стаття 91 UNCLOS передбачає, що держава самостійно встановлює умови надання своєї національності суднам, у результаті чого визначення поняття «судно» фактично делегується національному законодавству [10]. Водночас MARPOL визначає судно як «судно будь-якого типу, що функціонує в морському середовищі», а COLREGs у Правилі 3(a) трактує «судно» як категорію, що «охоплює будь-який плавучий засіб, включаючи такі, що не мають водотоннажності» [11].

З огляду на широту наведених визначень доктрина схильється до висновку, що безекіпажне автономне судно може кваліфікуватися як «судно» за умови, що воно є самохідним плавучим засобом, призначеним для перевезення вантажів або інших видів діяльності у морському середовищі. Позиційний документ СМІ підтверджує, що великі самохідні вантажні безекіпажні судна з високою ймовірністю можуть розглядатися як «судна», виходячи з характеру їхньої експлуатації [2]. Розвиток концепції MASS у межах ІМО, з урахуванням тлумачних можливостей, закладених Віденською конвенцією про право міжнародних договорів 1969 року, вказує на те, що вимога укомплектованості екіпажем не є абсолютною перешкодою для визнання безекіпажних суден «суднами» у значенні UNCLOS [6].

SOLAS, COLREGs та STCW побудовані на презумпції присутності на борту кваліфікованого екіпажу під командою капітана. Конвенція SOLAS містить численні приписи, адресовані «капітану» (master), «офіцерам» та «екіпажу» у контексті організації безпеки, вахтового зв'язку, рятувальних операцій та внутрішньої комунікації. Правило V/14 SOLAS покладає на Договірні уряди обов'язок забезпечити належне укомплектування кожного судна екіпажем. Конвенція STCW встановлює стандарти підготовки та дипломування саме фізичних осіб – моряків.

Для MASS ступенів 3 (дистанційне керування без екіпажу) та 4 (повна автономність) ці вимоги у їх буквальному прочитанні перестають бути застосовними. Дж. Чой та С. Лі обґрунтовують концепцію, відповідно до якої дистанційний оператор MASS може розглядатися як функціональний еквівалент капітана, який несе відповідальність за навігаційні рішення з берегового центру дистанційного керування (Remote Operations Centre, ROC) [3].

Правило 2 COLREGs, яке видається чи не найбільш проблемним для автономного судноплавства, проголошує, що ніщо у цих Правилах не звільняє судно, судовласника, капітана чи екіпаж від відповідальності за нехтування будь-яким запобіжним заходом, який диктується «звичайною практикою моряків» або «особливими обставинами справи». Ця норма імпліцитно передбачає наявність людського судження у процесі прийняття рішень, що ставить під серйозний сумнів можливість повністю автономного плавання без участі людини навіть у віддаленій перспективі [2; 7].

Стаття 98 UNCLOS та Правило V/33 SOLAS покладають на капітана судна обов'язок надати допомогу будь-якій особі, виявленій у морі в небезпеці, якщо це не створює серйозної загрози для його судна, екіпажу чи пасажирів. Цей обов'язок належить до наріжних засад міжнародного морського права й водночас є глибоко вкоріненим етичним принципом.

Для безекіпажних суден виконання цього обов'язку становить особливу складність. Навіть якщо автономне судно здатне виявити особу в лихо засобами сенсорних та оптичних систем, безпосереднє рятування зазвичай потребує втручання людини. На MSC 110 було ухвалено принципове рішення: безекіпажні MASS повинні мати план проведення пошуково-рятувальних операцій, зокрема можливість зміни курсу для зближення з місцем лиха та передачі плавучих рятувальних засобів [1]. Цей підхід є компромісним: він зберігає дух обов'язку надання допомоги, водночас враховуючи технологічні межі безекіпажного судна.

Традиційна модель деліктної відповідальності у морському праві побудована на понятті вини капітана або екіпажу, що доповнюється опосередкованою відповідальністю судновласника (vicarious liability). У контексті MASS ланцюг відповідальності суттєво ускладнюється. Потенційними суб'єктами відповідальності одночасно стають: судновласник/оператор; дистанційний оператор (ROC); виробник автономної навігаційної системи; розробник програмного забезпечення; класифікаційне товариство, яке сертифікувало систему.

Ю. Наврот та З. Пепловська-Домбровська слушно наголошують, що механізм цивільно-правової відповідальності може бути поширено на осіб, які програмують або виробляють автономні системи, у разі їх несправності [5]. Така логіка узгоджується із загальним трендом у праві штучного інтелекту – зміщенням центру тяжіння від суб'єктивної вини до об'єктивної (суворої) відповідальності виробника, відомої як product liability. М. Башайре, Ф. Сібай та А. Таббара у межах цього напрямку запропонували міжнародний підхід пропорційної відповідальності на основі розподілу ризиків (risk sharing), що видається перспективним, зокрема, і для сфери MASS [12].

Окремого аналізу потребує застосування інституту обмеження відповідальності судновласника. Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року (LLMC) та її Протокол 1996 року закріплюють можливість обмеження відповідальності «судновласника» та «рятувальника». Якщо ж автономна система ухвалює рішення на підставі алгоритмів без безпосереднього людського контролю, постає питання: чи можна кваліфікувати збій алгоритму як «особисту дію або бездіяльність, вчинену з наміром заподіяти шкоду або необачно та з усвідомленням того, що така шкода ймовірно настане» (стаття 4 LLMC), яка позбавляє права на обмеження відповідальності?

Наявні моделі морського страхування сформовані на статистиці інцидентів за участю суден з екіпажем, де, за оцінками провідних страхових аналітиків, людський фактор визнається чинником у 75–96% морських аварій [13]. Теоретично усунення людини з навігаційного контуру має низити аварійність, проте натомість виникають нові джерела ризику: кібератаки, збої програмного забезпечення, втрата зв'язку з ROC, непрогнозована поведінка алгоритмів машинного навчання.

Клуби P&I (Protection and Indemnity) та Міжнародний союз морського страхування (IUMI) наразі перебувають на етапі концептуального осмислення нових ризиків. Ключовою проблемою є брак статистичної бази для актуарних розрахунків: автономне

суднопластво поки що реалізується переважно у форматі експериментальних проєктів, і емпіричних даних про частоту та характер інцидентів обмаль. Крім того, традиційний розподіл між каско-страхуванням (hull & machinery), страхуванням відповідальності (P&I) та страхуванням вантажу потребує перегляду з урахуванням специфіки MASS, де відповідальність може розподілятися між значно ширшим колом суб'єктів.

Стаття 91 UNCLOS вимагає наявності «реального зв'язку» (genuine link) між судном та державою прапора. Як справедливо зазначає Г. Ф. Півторак, інтерпретація цього принципу у сучасних умовах зазнала істотної трансформації, оскільки глобалізаційні процеси та поширення практики «зручних прапорів» вимагають подальшого уточнення критеріїв такого зв'язку [8]. Для автономних суден, у випадку яких береговий центр дистанційного керування може знаходитися в іншій юрисдикції, ніж держава прапора, ця вимога набуває ще одного, принципово нового змістовного виміру. Стаття 94 UNCLOS зобов'язує державу прапора ефективно здійснювати юрисдикцію та контроль, зокрема у питаннях комплектування екіпажу, підготовки моряків та технічного стану судна [10]. Розщеплення оперативного контролю в архітектурі MASS створює невизначеність у питаннях атрибуції відповідальності та утруднює виконання зобов'язань держави прапора [14].

Висновки. Проведений аналіз дозволяє сформулювати низку узагальнень.

По-перше, автономні судна (MASS) у більшості випадків можуть кваліфікуватися як «судна» за чинними міжнародними конвенціями, оскільки наявні визначення є достатньо широкими та не містять експліцитної вимоги наявності екіпажу як конститутивної ознаки судна. Водночас практичне застосування конвенційних норм до суден ступенів 3 та 4 автономності потребує або офіційного тлумачення, або внесення поправок до відповідних договірних інструментів.

По-друге, концепція MASS принципово підважує антропоцентричну парадигму морського права, у центрі якої перебуває фігура капітана як носія волі та уособленої відповідальності на борту. Запропонована у літературі концепція дистанційного оператора як функціонального аналога капітана є перспективною, однак потребує чіткого нормативного закріплення стандартів компетентності, меж відповідальності та допустимих обмежень щодо одночасного контролю над кількома суднами.

По-третє, деліктна відповідальність у сфері MASS потребує переходу від класичної суб'єктивної моделі (вина капітана/екіпажу) до багатокomпонентної моделі, що інтегрує елементи суворої відповідальності виробника, пропорційного розподілу ризиків між учасниками ланцюга створення цінності, а також можливого запровадження спеціальних компенсаційних фондів за взірцем уже існуючих у сфері забруднення нафтою.

По-четверте, ухвалене на MSC 110 рішення про обов'язковість пошуково-рятувальних планів для безекіпажних MASS є принципово важливим кроком у напрямі збереження духу міжнародного морського права, хоча повноцінна операціоналізація цього обов'язку потребує подальшого технологічного поступу.

По-п'яте, формування правової парадигми автономного суднопластва має ґрунтуватися на принципі технологічної нейтральності та цільовому (goal-based) підході, які покладено в основу Кодексу MASS; такий підхід уможливило адаптацію нормативних вимог до різних ступенів автономності та до конкретних умов експлуатації.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з аналізом імплементації Кодексу MASS після його ухвалення, вивченням національних підходів до реєстрації та сертифікації автономних суден, а також розробкою теоретичної моделі кіберстійкості як нового елемента мореплавної безпеки.

Література:

1. International Maritime Organization. Maritime Safety Committee (MSC), 110th session, 18–27 June 2025: *Summary*. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-110th-session.aspx> (дата звернення: 22.04.2026).
2. Comité Maritime International. CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework. 2018. URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf> (дата звернення: 22.04.2026).
3. Choi J., Lee S. Legal Status of the Remote Operator in Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) Under Maritime Law. *Ocean Development & International Law*. 2021. Vol. 52. No. 4. P. 445–462. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2036276>
4. Stepień B. Towards a New Horizon: 1972 COLREG in the Era of Autonomous Ships. *Ocean Development & International Law*. 2024. Vol. 55. No. 3. P. 170–193. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2024.2359908>
5. Nawrot J., Pełowska-Dąbrowska Z. Revolution or Evolution? Challenges Posed by Autonomous Vessels for National and International Legal Framework. *Comparative Law Review*. 2019. Vol. 25. P. 239–255. DOI: <https://doi.org/10.12775/CLR.2019.008>
6. International Maritime Organization. Autonomous shipping. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/autonomous-shipping.aspx> (дата звернення: 22.04.2026).
7. Lloyd's Register. Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). Creating a framework for efficiency, safety and compliance. 2024. URL: https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2025/02/LR_MASS_Research_Paper_v6_Final_c.pdf (дата звернення: 22.04.2026).
8. Півторак Г.Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. *LEX PORTUS: юридичний науковий журнал*. 2017. Випуск № 4 (6). С. 133–141.
9. Краснікова О.В. Тенденції трансформації міжнародного морського права як наслідок впровадження автономних суден. *Юридичний вісник*. 2020. № 6. С. 256–262.
10. United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 22.04.2026).
11. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), London, 20 October 1972. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx> (дата звернення: 22.04.2026).
12. Bashayreh M., Sibai F.N., Tabbara A. Artificial Intelligence and Legal Liability: Towards an International Approach of Proportional Liability Based on Risk Sharing. *Information & Communications Technology Law*. 2021. Vol. 30. No. 2. P. 169–192. DOI: <https://doi.org/10.1080/13600834.2020.1856025>
13. Allianz Commercial. Safety and Shipping Review 2024. URL: <https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/Commercial-Safety-Shipping-Review-2024.pdf> (дата звернення: 22.04.2026).
14. García-Llave R., Echeverry Andrade F.H., Coronil Huertas D.J. Autonomous ships and flag state: challenges and opportunities

in international maritime law. *Journal of Transportation Security*. 2025. Vol. 18. Issue 1. Article 11. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12198-025-00304-z>

Vyshnevskiy V. Autonomous shipping and the problem of subjectivity in international maritime law

Summary. The article offers a systematic analysis of the legal challenges that the emergence of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) poses for the framework of international maritime law. The relevance of the study stems from the accelerated evolution of artificial intelligence, satellite communications, remote control systems and algorithmic navigation, which is undermining the anthropocentric model on which international maritime law has long rested. The International Maritime Organization (IMO) is now finalising the MASS Code of Safety, with adoption as a non-mandatory instrument scheduled for May 2026, which makes doctrinal reflection on the legal status of unmanned vessels particularly pressing. The aim of the article is to conduct a systematic comparison of doctrinal approaches to the legal subjectivity of autonomous vessels, to identify the principal conflicts between the MASS concept and the existing treaty framework, and to formulate theoretical guidelines for constructing an adequate legal paradigm for autonomous shipping. Methodologically, the study relies on comparative legal, formal-juridical and systemic-structural methods. The paper examines the impact of the MASS concept on core categories of maritime law, including the notions of “ship”, “crew”, “master” and the duty to render assistance at sea (SAR). It analyses the results of the Regulatory Scoping Exercise (RSE) completed by the IMO in 2021 and the outcomes of the 110th session of the Maritime Safety Committee (MSC 110, June 2025). The article compares key doctrinal positions on the legal status of unmanned vessels in the light of UNCLOS (1982), SOLAS (1974), COLREGs (1972) and STCW (1978). Tortious liability for damage caused by autonomous vessels is examined in detail, including the allocation of risks among the shipowner, the operator, the remote operator of the shore-based Remote Operations Centre (ROC), the manufacturer of navigation systems and the software developer. The applicability of the shipowner's limitation of liability under the LLMC Convention (1976) to failures of autonomous systems is analysed. Specific features of marine insurance for MASS are explored, in particular the lack of a statistical basis for actuarial calculations and the need to reconsider the traditional boundary between hull and machinery insurance, protection and indemnity (P&I) insurance, and cargo insurance. Particular attention is paid to the requirement of a “genuine link” under Article 91 of UNCLOS in the context of the decentralisation of operational control. The article argues that a new legal paradigm is required, grounded in the principle of technological neutrality and a goal-based regulatory approach that allows the adaptation of requirements to varying degrees of vessel autonomy while preserving an adequate level of maritime safety, marine environmental protection and the protection of third-party rights.

Key words: autonomous shipping, MASS, legal subjectivity, unmanned vessel, MASS Code, IMO, tortious liability, marine insurance.

Дата першого надходження статті до видання: 03.01.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 29.01.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 27.05.2026



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)