

РІШЕННЯ
РАЗОВОЇ СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ВЧЕНОЇ РАДИ ДФ 115.081.2026
ПРО ПРИСУДЖЕННЯ СТУПЕНЯ ДОКТОРА ФІЛОСОФІЇ

Здобувач ступеня доктора філософії Веремчук Владислав Сергійович, 1998 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2021 році Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, де здобув повну вищу освіту за спеціальністю «Правознавство».

З 2022 року навчається в аспірантурі Одеського національного університету імені І. І. Мечникова (4-й рік навчання, денна форма, контракт), успішно виконав акредитовану освітньо-наукову програму «Право» підготовки здобувачів третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти.

Разова спеціалізована вчена рада ДФ 115.081.2026, утворена наказом ректора Одеського національного університету імені І. І. Мечникова МОН України, м. Одеса від «24» червня 2026 року № 53/ОД, у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради Ольги ГАРАН – доктора юридичних наук, професора, професора кафедри адміністративного та господарського права Одеського національного університету імені І. І. Мечникова;

Рецензентів:

1. Богдана ОРЛОВСЬКОГО – доктора юридичних наук, професора, професора кафедри кримінального права, кримінального процесу та криміналістики Одеського національного університету імені І. І. Мечникова;

2. Владлени БОРЩЕНКО – кандидата юридичних наук, доцента кафедри конституційного права та правосуддя Одеського національного університету імені І. І. Мечникова;

Офіційних опонентів:

1. Вікторії РЄЗНІКОВОЇ – доктора юридичних наук, професора, члена-кореспондента Національної академії правових наук України, завідувача кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

2. Олени БОРЩЕВСЬКОЇ – кандидата юридичних наук, доцента, доцента кафедри національного та міжнародного права Одеського національного морського університету,

на засіданні «26» серпня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право ВЕРЕМЧУКУ Владиславу

Сергійовичу на підставі публічного захисту дисертації «Правове регулювання морської кібербезпеки та експлуатації автономних морських торговельних суден» за спеціальністю 081 Право.

Дисертацію виконано в Одеському національному університеті імені І. І. Мечникова МОН України, місто Одеса.

Науковий керівник: Андрій СМІТЮХ - доктор юридичних наук, професор, проректор з науково-педагогічної роботи та міжнародного співробітництва Одеського національного університету імені І. І. Мечникова.

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису, виконаного українською мовою. У дисертації містяться нові науково-обґрунтовані результати дослідження, які виконують наукове завдання, що полягає у визначенні теоретико-правових засад правового регулювання морської кібербезпеки та експлуатації автономних морських торговельних суден в умовах автоматизації торговельного мореплавства, з'ясуванні прогалин відповідного міжнародно-правового та національного регулювання, а також у розробленні науково обґрунтованих пропозицій щодо його вдосконалення.

Вперше: аргументовано, що правовий статус оператора дистанційного керування автономним морським торговельним судном у системі міжнародно-правового регулювання безпеки мореплавства не є тотожним статусу капітана морського судна, однак допускає обмежене поширення окремих елементів статусу капітана, зокрема в частині відповідальності за безпеку плавання автономного морського торговельного судна; обґрунтовано, що віднесення гідролітака під час руху водною поверхнею та стаціонарної морської платформи до сфери дії норм про морські судна ґрунтується не на їхній правовій природі, а на застосуванні спеціальних правових фікцій як юридичного механізму функціонального прирівнювання; запропоновано визначення поняття цивільного морського дрона, під яким пропонується розуміти дистанційно керований плавучий об'єкт, що використовується для розваг, в освітньому процесі для здобуття позашкільної освіти, у науково-дослідницьких та спортивних цілях, який відрізняється від автономного морського торговельного судна за призначенням, розмірами та потужністю силової установки; обґрунтовано доцільність запровадження в Україні тимчасової реєстрації недобудованих морських суден на період від закладки кілю до введення судна в експлуатацію шляхом внесення змін до Порядку реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України; запропоновано проєкт Конвенції про морську кібербезпеку як модель міжнародно-правового договору, спрямованого на формування універсального

правового механізму забезпечення морської кібербезпеки, який передбачає зобов'язання держав-учасниць імплементувати на національному рівні практики управління морським кіберризиком, розроблені ІМО, здійснювати міжнародний обмін інформацією про морські кіберзагрози та розвивати міждержавне співробітництво з метою протидії злочинним посяганням на морську кібербезпеку. аргументовано необхідність закріплення в Кодексі торговельного мореплавства України обов'язків судновласника та капітана судна щодо забезпечення кібербезпеки судна і здійснення контролю за її дотриманням; запропоновано визначення поняття технологічного виклику у торговельному мореплавстві як сукупності нових технічних, організаційних та правових умов і вимог, що виникають у зв'язку з упровадженням інноваційних технологій на борту суден та зумовлюють необхідність адаптації існуючих моделей експлуатації, управління безпекою і правового регулювання з метою їх ефективної та безпечної інтеграції у торговельне мореплавство. Удосконалено: визначення поняття морської кібербезпеки шляхом його уточнення як стану захищеності від кіберзагроз судових та пов'язаних з експлуатацією судна автоматизованих систем, процесів і даних, що забезпечується сукупністю правових, організаційних та технічних заходів та спрямований на забезпечення безперервного і безпечного здійснення торговельного мореплавства; визначення поняття морської кіберзагрози шляхом оптимізації його змісту як сукупності потенційних або реальних факторів технічного, організаційного або протиправного характеру, які здатні спричинити морський кіберінцидент шляхом втручання у функціонування судових чи пов'язаних з управлінням і безпекою судна автоматизованих систем і даних, що ними обробляються або передаються; визначення поняття морської кібератаки шляхом уточнення юридично значущих ознак, зокрема наявності протиправного умислу і цілеспрямованої мети завдання шкоди безпеці судноплавства чи експлуатації судна у торговельному мореплавстві через порушення функціонування, цілісності або доступності судових чи пов'язаних з управлінням і безпекою судна автоматизованих систем, а також даних, які ними оброблюються чи зберігаються, що дозволяє відмежувати морські кібератаки від інших інцидентів морської кібербезпеки, які можуть бути спричинені некоректною роботою автоматизованих систем або ненавмисними діями людини; підстави виникнення, поновлення та припинення правового режиму морського торговельного судна шляхом їх конкретизації у частині зміни відповідного правового режиму при перетворенні торговельного судна на військове та перетворенні військового судна на торговельне, а також щодо припинення

правового режиму морського торговельного судна при його постановці на постійну стоянку або при набутті ним правового режиму підводної культурної спадщини; підхід до визначення правового режиму недобудованого судна шляхом обґрунтування необхідності реєстраційної індивідуалізації судна як окремого об'єкта цивільних прав з моменту закладки кілю як мінімального ступеня матеріалізації, що забезпечує узгодження економічної сутності недобудованого судна як об'єкта інвестицій та цивільного обороту з його юридичною кваліфікацією, а також підвищення рівня правової визначеності у відносинах щодо його відчуження, обтяження та фінансування; доктринальні положення щодо правового забезпечення безпеки автономного судноплавства шляхом обґрунтування необхідності нормативного закріплення обов'язків проектувальників і суднобудівельників передбачати можливість допуску на борт автономного морського торговельного судна лоцмана та тимчасового екіпажу для здійснення лоцманського проведення і забезпечення навігаційної безпеки; підхід до визначення суб'єкта правової відповідальності у разі зіткнення, спричиненого автономним морським торговельним судном, який ґрунтується на диференціації відповідальності залежно від причинного фактора інциденту. Аргументовано, що у випадку людської помилки під час керування автономним судном відповідальність покладається на судновласника, дистанційного оператора або лоцмана; за наявності недоліків або технічної несправності автоматизованих систем – на виробника обладнання або суднобудівника; у разі некоректної роботи програмного забезпечення чи систем штучного інтелекту – на судновласника та розробника відповідних систем; у випадку помилок під час встановлення або технічного обслуговування – на судновласника, розробника та суб'єкта технічного обслуговування; у випадку, якщо зіткнення спричинене недоліками або недостовірністю гідрометеорологічних даних та супутникового зв'язку – на постачальника таких даних та зв'язку. Набули подальшого розвитку положення щодо: розмежування правового режиму та правового статусу морського торговельного судна, при цьому правовий режим судна визначено як систему правових вимог та обмежень щодо експлуатації судна як об'єкта права, реалізація яких забезпечується через юрисдикційний контроль держави прапора, зокрема у частині дотримання технічних та екологічних стандартів мореплавства; визначення правового статусу морського торговельного судна через його функціональну персоніфікацію, що проявляється у сприйнятті судна як носія прав та обов'язків при здійсненні навігації та у частині визначення юрисдикційної належності судна до держави прапора; класифікації рівнів

автоматизації морських суден шляхом упровадження нового критерію – визначення суб'єкта відповідальності за ухвалення та реалізацію рішень під час управління судном, що передбачає виокремлення: першого рівня, на якому повну відповідальність несе екіпаж судна; другого рівня, на якому відповідальність покладається спільно на екіпаж судна та осіб, відповідальних за коректне функціонування автоматизованої системи; третього рівня, на якому повну відповідальність несуть особи, що забезпечують коректну роботу автоматизованої системи; класифікації юридичних ознак морського торговельного судна шляхом їх поділу за критерієм стабільності правової ідентифікації судна на: незмінні правові ознаки, до яких віднесено номер ІМО як універсальний ідентифікатор судна, що зберігає юридичну релевантність незалежно від зміни прапора, назви чи порту приписки; змінні правові ознаки, до яких віднесено реєстрацію судна під прапором відповідної держави, його назву та порт приписки, що відображають динамічний правовий зв'язок судна з державою прапора у конкретний момент часу; дії у часі правового режиму морського торговельного судна у частині поширення такого режиму на затоплене судно, якщо його підйом на поверхню води є можливим зі збереженням цілісності корпусу та за умови, що таке судно не виключене з реєстру держави прапора; правового регулювання експлуатації автономних морських торговельних суден у контексті міжнародно-правових вимог безпеки мореплавства шляхом обґрунтування доцільності встановлення просторових та функціональних обмежень їх експлуатації (зокрема плавання в межах внутрішніх вод і територіального моря однієї або декількох держав в акваторіях із невисокою інтенсивністю судноплавства) та визначення пріоритетних сфер застосування (перевезення вантажів, пошуково-рятувальні та науково-дослідницькі операції) як елементів спеціального правового режиму автономного судноплавства; правового забезпечення безпеки експлуатації автономних морських торговельних суден шляхом обґрунтування доцільності покладення на судновласника обов'язку забезпечувати розроблення та нормативне закріплення порядку дій із рятування автономного морського торговельного судна у разі втрати дистанційного або автоматизованого контролю над ним.

Наукові положення, висновки і рекомендації, сформульовані у дисертації, є достовірними, аргументованими та належним чином обґрунтованими. Наукові результати, представлені в роботі, є особистим теоретичним і практичним внеском здобувача. З аналізу змісту тексту дисертаційної роботи варто зробити висновок про відсутність ознак академічного плагіату, фальсифікації та інших

порушень академічної доброчесності, що могли б поставити під сумнів самостійний характер виконаної дисертантом роботи.

Авторські висновки та пропозиції, обґрунтовані у дисертації, можуть бути використані у науково-дослідницькій сфері, правотворчості, правозастосовній, міжнародно-експертній сферах, а також в освітньому процесі. Дисертаційна робота відповідає вимогам Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами), та оформлена згідно з вимогами наказу МОН України № 40 від 12 січня 2017 року «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації».

Здобувач має 11 наукових публікацій за темою дисертації, з них: 5 – статті у наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України; 6 – тези доповідей в збірниках матеріалів наукових конференцій:

1. Веремчук В. С. Міжнародно-правові аспекти експлуатації автономного морського судна: постановка питання. Правова держава. 2023. Вип. 50. С. 72–80. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2023.50.280272>

2. Веремчук В. С. Міжнародно-правове регулювання кібербезпеки у морській галузі: сучасний стан та перспективи розвитку. Вісник Одеського національного університету. Правознавство. 2024. Т. 26, вип. 1(38). С. 12–17. DOI: [https://doi.org/10.32782/2304-1587/2024-26-1\(38\)-2](https://doi.org/10.32782/2304-1587/2024-26-1(38)-2)

3. Веремчук В. С. Роль міжнародних організацій у розробці правового регулювання інституту автономних суден. Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство». 2025. № 1. С. 843-847. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.01.140>

4. Веремчук В. С. Проблематика імплементації міжнародно-правових стандартів морської кібербезпеки у національне законодавство України. Приватне та публічне право. 2025. № 2. С. 61-66. DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5666.2025.2.10>

5. Веремчук В. С. Вплив автоматизації морського транспорту на міжнародно-правовий статус капітана морського судна. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. 2025. Випуск 89: частина 4. С. 87-92. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.89.4.13>

6. Веремчук В. С. Щодо питань цифровізації у морському праві. Збірник тез доповідей студентів, аспірантів та здобувачів – учасників 79-ї звітної конф. Одеського національного університету імені І. І. Мечникова.

Секція економічних і правових наук (Одеса, 27–28 квіт. 2023 р.) / відп. ред. О. В. Побережець; ред. кол.: А. Л. Святошнюк, Т. В. Степанова та ін. Одеса : Олді+, 2023. С. 3–5.

7. Веремчук В. С. Міжнародно-правові аспекти захисту інформації на морському транспорті. Цілі сталого розвитку в аспекті зміцнення національного та міжнародного правопорядку: тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (Запоріжжя-Львів-Одеса-Ужгород-Харків-Чернівці, 27 жовтня 2023 року). Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. С. 450-453.

8. Веремчук В. С. Міжнародно-правові аспекти реєстрації морських торговельних суден. Вісімдесят перші економіко-правові дискусії. Серія: Соціальні та гуманітарні науки: матеріали Міжнар. мультидисциплінарної наук. інтернет-конф. (Львів, Україна; Ополе, Польща, 19-20 груд. 2023 р.) / редкол. : О. Патряк та ін. ГО “Наук. спільнота”, WSZIA w Opolu. Львів : Шпак В. Б., 2023. С. 38-41.

9. Веремчук В. С. Торговельне та військове судно: критерії розмежування в контексті міжнародного права. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики : Матеріали 27 Міжнар. наук.-практ. конф. НУОМА. Одеса: НУОМА, 2024. С. 29–32.

10. Веремчук В. С. Сучасний підхід до визначення поняття «технологічний виклик» у контексті розвитку морського права. Збірник тез доповідей студентів, аспірантів та здобувачів – учасників 81-ї звітної конференції Одеського національного університету імені І. І. Мечникова, присвячений 160-й річниці університету. Секція економічних і правових наук (Одеса, 22–24 квіт. 2025 р.) / відп. ред. О. В. Побережець ; ред. кол.: Л. Є. Борисова, Н. В. Добровольська, М. А. Кіріліна та ін. Одеса : Олді+, 2025. С. 8–11.

11. Веремчук В. С. Правові аспекти кіберризиків у системі страхування морських ризиків. Матеріали 80-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І. І. Мечникова, (м. Одеса, 26–28 листопада 2025 р.) / відп. ред. О. В. Побережець ; редкол: Н. В. Добровольська, Є. І. Масленніков, А. Л. Святошнюк та ін. Одеса : Олді+, 2025. С. 11-14.

У дискусії взяли участь голова і члени разової спеціалізованої вченої ради та висловили зауваження:

Рецензент Орловський Богдан Михайлович – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри кримінального права, кримінального процесу та криміналістики Одеського національного університету імені І. І. Мечникова.

Оцінка позитивна.

Висловлені рецензентом зауваження:

1. Дисертантом було приділено значну увагу дослідженню міжнародних стандартів морської кібербезпеки, проте, з метою формулювання відповідних пропозицій доцільним було б окремо дослідити особливості правового регулювання морської кібербезпеки у законодавствах держав, що відносяться до провідних морських юрисдикцій (держав «зручного прапора» та традиційних морських держав) та здійснити їх поглиблений порівняльно-правовий аналіз. Такий аналіз має охоплювати не лише дослідження національних джерел права, але й практику їх застосування, механізми координації між морськими адміністраціями, регуляторами кібербезпеки, операторами портів та терміналів. Пріоритетними напрямками такого аналізу є: а) визначення суб'єктного складу та обсягу юридичних обов'язків (судновласники, оператори портів, систем управління рухом суден); б) вимоги до документування оцінки кіберризиків; в) порядок повідомлення про кіберінциденти та реагування на них; г) нормативне закріплення відповідальності за порушення вимог морської кібербезпеки; д) механізми гармонізації національних режимів із актами Міжнародної морської організації. Результати такого порівняльного дослідження дозволять, зокрема, адаптувати позитивний зарубіжний досвід правового регулювання морської кібербезпеки до національної правової системи, а також аргументовано запропонувати більш детальні зміни до чинного законодавства.

2. У дисертації приділено значну увагу дослідженню правових рамок експлуатації автономних морських торговельних суден, однак не здійснено аналіз адміністративно-правових механізмів контролю держави прапора за відповідністю вимогам безпеки мореплавства безпосередньо програмного забезпечення, штучного інтелекту, які використовуються при експлуатації автономних суден, а також за оновленням програмного забезпечення та штучного інтелекту. З огляду на зазначене, бажано було б здійснити дослідження та надати власні пропозиції щодо визначення порядку сертифікації програмного забезпечення та штучного інтелекту, що використовуються під час здійснення плавання автономними суднами з боку держав, або уповноважених ними організацій. Це могло б включати обов'язкові вимоги до попередньої експертизи алгоритмів, зокрема, на предмет порядку ухвалення рішень за несприятливих умов під час плавання, а також запровадження вимог щодо надійності програмного забезпечення та штучного інтелекту, що має включати

обов'язок судновласників здійснювати регулярне оновлення програмних комплексів з метою виправлення помилок та адаптації до нових загроз.

3. У межах розробленого автором диференційованого підходу до визначення суб'єктів відповідальності за зіткнення автономного судна (MASS) залишається дискусійним питання практичного розподілу тягаря доказування у складних деліктних ситуаціях. Зокрема, у випадках, коли зіткнення сталося внаслідок кумулятивного ефекту: одночасного короткочасного збою в роботі навігаційного софту через недоліки обладнання (відповідальність виробника обладнання, суднобудівника) та запізнілої або помилкової реакції оператора берегового центру дистанційного керування (відповідальність дистанційного оператора, судновласника). Автору варто було б детальніше окреслити процесуальні презумпції вини для таких змішаних юридичних підстав.

Рецензент Борщенко Владлена Валеріївна - кандидат юридичних наук, доцент кафедри конституційного права та правосуддя Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. Оцінка позитивна. Висловлені рецензентом зауваження:

1. По-перше, позитивно оцінюючи проведений дисертантом комплексний аналіз міжнародно-правового регулювання морської кібербезпеки, слід звернути увагу на те, що основний акцент у дисертації зроблено на дослідженні універсальних міжнародних договорів, діяльності Міжнародної морської організації та актів так званого «м'якого міжнародного права». Водночас поза достатньо детальним науковим аналізом залишився регіональний європейський вимір правового регулювання зазначеної сфери. Зокрема, робота могла б бути суттєво посилена шляхом більш ґрунтовного дослідження права Європейського Союзу (далі - ЄС) у сфері кібербезпеки, включаючи акти, що визначають загальні підходи до забезпечення кібербезпеки морських торговельних суден які, або здійснюють плавання під прапором держави-члена ЄС або мають наміри заходити до портів ЄС, а також забезпечення кібербезпеки морських портів та іншої морської інфраструктури ЄС, включаючи механізми реагування на морські кіберзагрози. Такий аналіз дозволив би більш повно охарактеризувати сучасні тенденції розвитку правового регулювання морської кібербезпеки не лише на універсальному, а й на регіональному рівні. Більш того, вказане зауваження набуває особливої актуальності з огляду на набуття Україною статусу держави-кандидата на вступ до ЄС та необхідність поступової адаптації національного законодавства до положень права ЄС.

2. По-друге, певною мірою дискусійним видається запропонований автором підхід щодо необхідності нормативного закріплення обов'язку

забезпечувати технічну можливість прийняття лоцмана на борт автономного морського торговельного судна, зазначений, зокрема на с. 26; 152. Безперечно, така пропозиція спрямована на підвищення рівня навігаційної безпеки та враховує сучасні вимоги до здійснення лоцманського проведення у складних районах плавання. Водночас у дисертації зазначене положення сформульовано як універсальну вимогу для автономних суден загалом, хоча, як зазначає дисертант на с. 169-170, Міжнародна морська організація визначає чотири ступені автономності суден, які суттєво відрізняються за участю людини у керуванні судном, характером прийняття навігаційних рішень та технічними можливостями бортових автоматизованих систем. У зв'язку з цим видається доцільним більш детально обґрунтувати сферу застосування запропонованої новели, конкретизувавши, для суден якого ступеню автономності вимога щодо забезпечення можливості фізичного прийняття лоцмана на борт повинна мати імперативний характер. Також доцільно було б розглянути можливість правового регулювання альтернативного забезпечення лоцманського проведення автономного судна, зокрема, шляхом дистанційного лоцманського проведення з берегових центрів управління, інтеграцію високоточних навігаційних систем, сервісів обміну навігаційною інформацією та інших технологічних рішень, здатних забезпечити необхідний рівень безпеки без фізичного перебування лоцмана на борту автономного судна.

Опонент Рєзнікова Вікторія Вікторівна - доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України, професор кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, народний депутат України. Оцінка позитивна. Висловлені опонентом зауваження:

1. Одним із найбільш дискусійних положень дисертації видається запропонована автором модель визначення суб'єктів юридичної відповідальності за зіткнення, спричинене автономним морським торговельним судном. Позитивно оцінюючи прагнення здобувача врахувати багатосуб'єктність відносин, пов'язаних із проектуванням, програмуванням, технічним обслуговуванням та експлуатацією автономних суден, слід водночас зазначити, що сформульований підхід потребує додаткового теоретико-правового обґрунтування. У положеннях наукової новизни рівня «удосконалено» автор пропонує диференціювати відповідальність залежно від установленної причини зіткнення та характеру дій або недоліків, що його спричинили: У разі людської помилки покладати її на судовласника,

дистанційного оператора або лоцмана; за наявності недоліків чи технічної несправності автоматизованих систем - на виробника обладнання або суднобудівника; у разі некоректної роботи програмного забезпечення чи систем штучного інтелекту – на судновласника та розробника; у разі недостовірності гідрометеорологічних даних або недоліків супутникового зв'язку - на постачальників відповідних даних і послуг (с. 26). Цю позицію розгорнуто в основному тексті дисертації (с.163).

Дискусійність цього підходу полягає в тому, що встановлення технічної або фактичної причини зіткнення саме по собі ще не визначає належного суб'єкта юридичної відповідальності. Причинний зв'язок є необхідною, але не єдиною умовою її настання. Він має оцінюватися разом із правовою підставою відповідальності, змістом порушеного нормативного чи договірного обов'язку, характером поведінки відповідної особи, наявністю вини або об'єктивної відповідальності, передбачуваністю наслідків, правилами обмеження морської відповідальності та умовами страхового покриття. Так, технічна несправність може бути спричинена не лише виробничим дефектом, а й неналежною експлуатацією, неправильною інтеграцією програмного й апаратного забезпечення, несвоєчасним оновленням або порушенням регламенту технічного обслуговування. Тому сам факт несправності не утворює достатніх підстав для автоматичного покладення відповідальності на виробника чи суднобудівника. Аналогічно недостовірність гідрометеорологічних даних може бути лише одним із факторів інциденту, тоді як додаткового з'ясування потребуватимуть обов'язок оператора перевірити отриману інформацію, наявність альтернативних джерел даних і договірні умови надання відповідних послуг.

У цьому контексті доцільно чітко розмежовувати два рівні відповідальності. Перший - зовнішня відповідальність перед потерпілими, вантажовласниками або власниками іншого судна. На цьому рівні міжнародне морське право традиційно орієнтується на судновласника, перевізника, фрахтувальника чи оператора як на юридично визначених фінансово спроможних суб'єктів. Другий внутрішній розподіл збитків між судновласником, розробником, виробником, сервісною організацією та постачальником даних, який може здійснюватися через регрес, суброгацію, договірні гарантії, правила відповідальності за дефектну продукцію або професійну відповідальність. У дисертації ці два рівні повною мірою не розмежовано. Внаслідок цього запропонована на с. 163 таблиця може бути сприйнята як модель безпосередньої зовнішньої відповідальності виробників,

розробників або постачальників даних перед потерпілою особою, хоча для такого висновку необхідно окремо визначити правові підстави, умови, межі та процесуальний механізм відповідних вимог. На необхідність такого уточнення опосередковано вказує і подальший аналіз автора. На с. 164 він зазначає, що поняття «судно», «перевізник» і «власник судна», які використовуються у Правилах Гаага - Вісбі та Конвенції про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 року, є нейтральними щодо автономних суден, а тому «відсутність на борту екіпажу не обмежуватиме дію цих Конвенцій за одним винятком». Отже, чинна міжнародно-правова модель у зовнішніх відносинах і надалі пов'язує відповідальність насамперед із перевізником, власником, фрахтувальником або оператором судна, незалежно від конкретної технічної причини інциденту.

Пов'язаним із цим є положення щодо класифікації рівнів автоматизації. На с. 87 третій рівень визначено так: «Відповідальність за ухвалення рішення покладається на осіб, які забезпечують коректну роботу автоматизованої системи (розробників програмного забезпечення, інженерів)». Однак рівень автоматизації є передусім техніко-функціональною характеристикою судна, тоді як суб'єкт юридичної відповідальності визначається нормативним розподілом обов'язків, контролю та ризиків. Розробник або інженер не обов'язково контролює маршрут, експлуатаційні умови, оновлення системи, якість вхідних даних чи рішення судовласника щодо допустимих меж її використання. Тому підвищення рівня автоматизації саме по собі не має автоматично означати перенесення повної відповідальності із судовласника або оператора на осіб, які створили чи обслуговують відповідну систему.

З огляду на це запропонована автором модель могла б бути посилена шляхом чіткого розмежування зовнішньої відповідальності перед потерпілими та внутрішнього регресного розподілу збитків; визначення правових підстав відповідальності кожної категорії учасників; розмежування договірної, деліктної, продукційної та професійної відповідальності; врахування механізмів страхування й обмеження морської відповідальності. Наведене зауваження не заперечує науковій цінності авторської ідеї диференційованої відповідальності. Постановка цієї проблеми є однією із сильних сторін роботи. Водночас її запропоноване вирішення залишається дискусійним, оскільки потребує переходу від формули «технічна причина - відповідальний суб'єкт» до багатофакторної моделі, яка враховувала б порушений обов'язок, контроль над ризиком, характер дефекту, причинний зв'язок і можливість запобігання шкоді.

2. Дискусійним видається положення автора про наявність у морського торговельного судна обмеженого функціонального правового статусу, заснованого на правовій фікції його персоніфікації. На с. 44 дисертації автор пов'язує правовий статус із правосуб'єктністю, правами, обов'язками, відповідальністю та наявністю волі суб'єкта, водночас визнаючи судно об'єктом права. Проте на с. 52 він доходить висновку, що «правовий статус судна обмеженим і функціональним» та ґрунтується на сприйнятті судна як носія прав і обов'язків під час навігації. Це положення відтворено й у висновках до першого розділу на с. 77.

Видається, що зазначена конструкція потребує додаткового обґрунтування, оскільки правова фікція персоніфікації не обов'язково наділяє судно правосуб'єктністю. Провадження *in rem*, юрисдикційна належність до держави прапора та використання у міжнародних правилах формулювань на кшталт «судно повинно» мають різну правову природу й можуть пояснюватися відповідно як процесуальний механізм, юрисдикційна характеристика та прийом юридичної техніки. Тому більш послідовним могло б бути розмежування правового режиму судна як об'єкта права, його юрисдикційного статусу, процесуальної персоніфікації та функціонального приписування йому навігаційної поведінки, без висновку про наявність у судна самостійного, хоча й обмеженого, правового статусу.

3. Дискусійним видається віднесення автором до положень наукової новизни рівня «вперше» визначення цивільного морського дрона як «дистанційно керованого плавучого об'єкта, що використовується для розваг, в освітньому процесі для здобуття позашкільної освіти, у науково-дослідницьких та спортивних цілях» (с. 24). У загальних висновках автор додатково зазначає, що цивільний морський дрон відрізняється від автономного морського торговельного судна за призначенням, розмірами та потужністю силової установки (с. 199-200).

Позитивно оцінюючи постановку проблеми розмежування автономних суден та інших безекіпажних плавучих об'єктів, слід водночас зазначити, що запропонована дефініція не повною мірою охоплює сучасні способи цивільного використання морських дронів і не встановлює достатньо визначених критеріїв їх відмежування від малих автономних або дистанційно керованих суден.

Насамперед цільове призначення об'єкта, сформульоване автором у вигляді обмеженого переліку, не є достатнім критерієм для визначення обсягу відповідного поняття. Морські безекіпажні апарати можуть використовуватися не лише для розваг, освіти, науки чи спорту, а й для перевезення вантажів,

інспектування портової та підводної інфраструктури, гідрографічних робіт, екологічного моніторингу, охорони акваторій, пошуково-рятувальних та інших комерційних або суспільно корисних операцій. Відповідно, частина об'єктів, які за технічними та функціональними характеристиками можуть вважатися морськими дронами, залишається поза межами запропонованого визначення.

Потребує уточнення й ознака дистанційного керування. Морський безекіпажний апарат може функціонувати під постійним дистанційним контролем, автономно, за попередньо заданим маршрутом або у змішаному режимі. Тому обмеження поняття лише дистанційно керованими об'єктами не охоплює автономні апарати, які за своїми характеристиками також можуть належати до категорії морських дронів.

Не забезпечують остаточного розмежування і названі автором критерії розміру та потужності силової установки. У роботі не визначено їх кількісних меж і не з'ясовано співвідношення з іншими юридично значущими характеристиками, зокрема вантажопідйомністю, районом експлуатації, рівнем автономності, здатністю брати участь у загальному судноплавстві та ступенем навігаційного ризику. Водночас саме ці ознаки мають визначальне значення для вирішення питань державної реєстрації, юрисдикційної належності, технічної сертифікації, безпеки експлуатації та юридичної відповідальності.

Додаткового обґрунтування потребує використання автором критеріїв, значною мірою подібних до застосовуваних у правовому регулюванні безпілотних повітряних суден. Морські дрони функціонують в іншому середовищі, характеризуються іншою тривалістю автономної експлуатації, навігаційними ризиками та взаємодіють зі спеціальними нормами морського права, зокрема правилами запобігання зіткненням, режимами морських просторів і юрисдикцією держави прапора. Тому перенесення авіаційного підходу потребує предметної адаптації до специфіки мореплавства.

У зв'язку з цим визначення цивільного морського дрона доцільно було б побудувати на багатокритеріальній основі, враховуючи спосіб керування, рівень автономності, наявність або відсутність осіб на борту, технічні параметри, район і мету експлуатації, вантажопідйомність, здатність брати участь у загальному судноплавстві, рівень ризику та необхідність державної реєстрації. Такий підхід дав би змогу послідовніше відмежувати цивільний морський дрон від автономного торговельного судна, малого судна та інших дистанційно керованих або безекіпажних плавучих засобів.

Наведене зауваження не заперечує наукової доцільності запровадження відповідної правової категорії. Водночас запропонована автором дефініція та

критерії її відмежування потребують подальшого уточнення, перш ніж вони можуть бути використані як основа законодавчого регулювання.

4. Дещо дискусійною видається також пропозиція щодо розроблення та ухвалення під егідою Міжнародної морської організації окремої універсальної Конвенції про морську кібербезпеку. На с. 122 дисертації автор обґрунтовує її необхідність відсутністю єдиного міжнародно-правового підходу та переважно рекомендаційним характером наявних актів, а на с. 123 пропонує поширити сферу майбутньої Конвенції не лише на судна, а й на пов'язані з торговельним мореплавством берегові об'єкти та інших суб'єктів морської діяльності. Проект відповідного міжнародного договору наведено у додатках до дисертації, починаючи із с. 241.

Позитивно оцінюючи прагнення автора сформувати цілісний міжнародноправовий механізм морської кібербезпеки, слід водночас зазначити, що вибір саме окремої універсальної конвенції як оптимальної форми регулювання потребує більш розгорнутого обґрунтування. У дисертації недостатньо порівняно переваги та недоліки запропонованої моделі з альтернативними способами розвитку міжнародного морського права, зокрема внесенням змін до Конвенції SOLAS, доповненням Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден, прийняттям обов'язкового кодексу ІМО або поєднанням рамкових міжнародних вимог із динамічними технічними стандартами.

Особливість кібербезпеки полягає у швидкій зміні технологій, способів атак, вразливостей і засобів протидії. Універсальна конвенція, ухвалення, ратифікація та внесення змін до якої зазвичай потребують значного часу, може виявитися недостатньо гнучким інструментом для оперативного оновлення технічних вимог. Сам автор фактично визнає цю проблему, пропонуючи закріпити в Конвенції механізм надання рекомендаціям ІМО обов'язкового значення. Проте така конструкція потребує відповіді на питання про межі делегування нормотворчих повноважень ІМО, порядок набрання чинності оновленими стандартами, можливість держав висловлювати заперечення та забезпечення принципу правової визначеності.

Додаткових пояснень потребує й предметна сфера запропонованої Конвенції. Автор прагне охопити не лише суднові системи, а й порти, берегову інфраструктуру, агентські служби, органи влади та інформаційний обмін між ними. Водночас правовий статус цих об'єктів, компетенція держави прапора, держави порту і прибережної держави, а також механізми контролю за виконанням вимог істотно відрізняються. Тому об'єднання в одному

міжнародному договорі кібербезпеки суден і берегової інфраструктури може створити складнощі з визначенням юрисдикції, компетентних органів, процедур аудиту, повідомлення про інциденти та відповідальності за невиконання зобов'язань.

Не повною мірою з'ясовано і співвідношення запропонованої Конвенції з чинними міжнародними та національними режимами кібербезпеки, протидії кіберзлочинності, захисту критичної інфраструктури та персональних і комерційних даних. За відсутності чіткого розмежування відповідних сфер новий договір може не усунути, а посилити фрагментарність регулювання.

У зв'язку з цим авторську пропозицію доцільно було б посилити порівняльною оцінкою можливих моделей міжнародного регулювання та визначенням критеріїв, за якими окрема конвенція має переваги над модернізацією чинних інструментів ІМО. Потребують також конкретизації сфера застосування договору, співвідношення компетенції держави прапора, держави порту та прибережної держави, порядок включення технічних стандартів ІМО, механізми контролю за їх виконанням і взаємодія з іншими міжнародними режимами кібербезпеки.

Наведене зауваження не применшує значення розробленого автором проекту як форми науково-правового моделювання. Водночас висновок про доцільність саме окремої універсальної Конвенції потребує додаткової аргументації, оскільки вибір форми міжнародно-правового регулювання має враховувати не лише необхідність уніфікації, а й технологічну динамічність кіберризиків, інституційну спроможність ІМО та ризик дублювання чинних правових механізмів.

Опонент Борщевська Олена Миколаївна - кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри національного та міжнародного права Одеського національного морського університету. Оцінка позитивна. Висловлені опонентом зауваження:

1. Дискусійним видається запропонований підхід щодо поширення правового режиму морського торговельного судна на затоплене судно за умови можливості його підйому зі збереженням цілісності корпусу та невиключення з реєстру держави прапора, відображений, зокрема, на с. 72 дисертації. Запропонована концепція безумовно заслуговує на увагу як спроба визначити часові межі існування правового режиму судна після його затоплення, якщо воно не виключено з реєстру держави прапора у встановленому порядку. Водночас аргументація дисертанта не повною мірою враховує, що сама по собі можливість технічного підйому судна не завжди є достатньою підставою для

продовження дії його правового режиму. На практиці між затопленням судна та його підйомом на поверхню води може змінитись судновласник, технічний стан судна, а іноді й правовий режим акваторії, де воно перебуває. За таких обставин запропонований критерій фактично допускає потенційно необмежене у часі збереження правового режиму морського торговельного судна лише через відсутність формального виключення його з реєстру держави прапора та до моменту набуття ним правового режиму підводної культурної спадщини після спливу ста років з моменту затоплення. У роботі, однак, не визначено, чи повинно таке збереження правового режиму мати будь-які часові межі або бути пов'язане з активною поведінкою судновласника відновити експлуатацію судна. Відсутність відповіді на це питання може створювати стан тривалої правової невизначеності, коли судно протягом багатьох років або навіть десятиліть формально зберігатиме статус морського торговельного судна, хоча фактично втратить будь-який зв'язок із виконанням транспортної функції та участю у цивільному обороті. З огляду на це видається, що запропонована концепція потребує додаткового обґрунтування саме в частині визначення часових меж збереження правового режиму затопленого судна або встановлення юридичних фактів, із настанням яких такий режим повинен припинятися незалежно від формального збереження реєстрації.

2. Не повною мірою дослідженими залишається питання доцільності закріплення обов'язку проектувальників та судновласників забезпечувати технічну можливість прийому лоцмана на борт автономного судна задля здійснення ефективного лоцманського проведення та забезпечення загальної безпеки мореплавства, а також обов'язку судновласника докладати достатніх зусиль із відновлення контролю над судном. Слід зауважити на відсутності аргументованої відповіді на питання щодо розмежування обов'язків між судновласником, виробником автоматизованої системи, розробником програмного забезпечення у випадках, коли втрата контролю (керуваності судном) зумовлена технічними несправностями, програмними помилками або кібератакою. За відсутності такого розмежування запропонований автором обов'язок судновласника забезпечувати алгоритми відновлення контролю може створювати враження покладення на нього відповідальності за обставини, що фактично перебувають поза межами його контролю.

3. У контексті питання сертифікації операторів дистанційного керування автономними суднами, на с. 179 дисертації зазначено, що «у серпні 2021 року норвезьке класифікаційне товариство DNV ухвалило перший у світовій практиці Стандарт компетентності DNV для операторів центрів дистанційного

керування (DNV-ST-0324) та Допоміжну рекомендовану практику (DNV-RP0323)». На с. 180 дисертації присутні пропозиції дисертанта щодо можливих кваліфікаційних вимог для дистанційного оператора у порівнянні із мінімальними кваліфікаційними вимогами до капітанів. Разом із тим, бракує детального дослідження організаційно-правових механізмів набуття особою права здійснювати відповідну професійну діяльність. Зокрема, дисертація практично не містить авторських пропозицій щодо формування системи професійної підготовки дистанційних операторів, визначення компетентного органу, уповноваженого здійснювати їх сертифікацію (дипломування), встановлення кваліфікаційних вимог до кандидатів, порядку проведення кваліфікаційної атестації, періодичного підтвердження професійної компетентності та підстав для призупинення або анулювання відповідних сертифікатів (дипломів). Залишається відкритим питання, чи має дистанційний оператор визначатись як окрема морська професія, чи його підготовка повинна здійснюватися як додаткова спеціалізація для осіб, які вже мають дипломи командного складу суден. З метою вдосконалення національного законодавства доцільним видався б детальний аналіз адміністративно-правових процедур, необхідних для запровадження відповідної системи професійної підготовки дистанційних операторів в Україні. Зокрема, дисертація могла б містити авторські пропозиції щодо розроблення освітньо-професійних програм підготовки операторів дистанційного керування автономними суднами, визначення вимог до їх акредитації тощо.

Голова Гаран Ольга Володимирівна – доктор юридичних наук, професор, професора кафедри адміністративного та господарського права Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. Оцінка позитивна, без зауважень.

Здобувач надав обґрунтовані відповіді на висловлені зауваження опонентів і рецензентів, а також на інші запитання та показав високий науковий рівень в ході дискусії. Зазначені зауваження не впливають на основні наукові висновки та загальне позитивне враження від дисертаційної роботи.

Результати відкритого голосування:

Подано голосів – п'ять,

«За»	– 5 (п'ять) членів ради;
«Проти»	– немає;
«Утримались»	– немає.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована

вчена рада ДФ 115.081.2026 Одеського національного університету імені І. І. Мечникова присуджує Веремчуку Владиславу Сергійовичу ступінь доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 Право.

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової
спеціалізованої вченої ради



Ольга ГАРАН

Гаран О.І.
Веремчук Владислав Сергійович
ОКУ 1.0001.7.7.Мечникова
26.08.2026



Григоренко А.І.