

До спеціалізованої вченої ради ДФ 115.081.2026

Одеського національного університету

імені І. І. Мечникова

ВІДГУК

кандидата юридичних наук, доцента

доцента кафедри національного та міжнародного права

Одеського національного морського університету

Борщевської Олени Миколаївни

на дисертацію Веремчука Владислава Сергійовича на тему: «Правове регулювання морської кібербезпеки та експлуатації автономних морських

торговельних суден»,

подану до захисту на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08

«Право» за спеціальністю 081 «Право»

Актуальність теми дисертаційного дослідження. На сучасному етапі стрімка автоматизація морської галузі є одним із ключових чинників трансформації правового регулювання торговельного мореплавства. Автоматизація судноводіння та управління судновими та пов'язаними з експлуатацією морських торговельних суден системами, впровадження у торговельне мореплавство інформаційно-комунікаційних технологій, штучного інтелекту, поява можливості дистанційного управління суднами без фізичної присутності людини на борту обумовлюють необхідність переосмислення низки усталених правових конструкцій, які тривалий час залишалися фундаментом міжнародного морського права.

У цьому контексті особливого значення набуває проблема забезпечення морської кібербезпеки як невід'ємної складової безпеки сучасного торговельного мореплавства. Якщо традиційне морське право у частині безпеки мореплавства було спрямоване переважно на запобігання навігаційним інцидентам, екологічній шкоді чи актам піратства, то сучасні

умови функціонування морського транспорту вимагають формування ефективної системи управління морським кіберризиком, яка може безпосередньо впливати на керування судном, функціонування портової інфраструктури та безпеку морських перевезень загалом.

Водночас технічна можливість експлуатації автономного судна без екіпажу на борту ставить перед правовою наукою низку принципово нових питань. Вони пов'язані з переглядом правового статусу капітана судна й екіпажу, визначенням меж відповідальності судновласника, виробника програмного забезпечення та інших учасників правовідносин, що виникають у процесі експлуатації автономних суден. Розвиток автономного судноплавства також потребує формування належного міжнародно-правового регулювання та перегляду окремих положень морських конвенцій, які історично створювалися з урахуванням експлуатації суден із екіпажем на борту.

Практичне значення дослідження полягає в тому, що висновки і пропозиції, сформульовані в дисертації, можуть бути використані у науково-дослідницькій сфері – для подальшого розвитку морського права, інформаційного права та права у сфері кібербезпеки; у правотворчості – при розробці міжнародних договорів та при підготовці змін до чинних нормативно-правових актів України; у правозастосовній сфері – під час консультування щодо застосування міжнародних стандартів морської кібербезпеки при розробленні внутрішніх документів з кібербезпеки, а також при визначенні суб'єктів юридичної відповідальності у випадку морських інцидентів, спричинених суднами з високим ступенем автоматизації; міжнародно-експертній сфері – під час підготовки експертних висновків і рекомендацій у межах діяльності міжнародних організацій у сфері морського транспорту; в освітньому процесі – під час викладання дисциплін «Морське право», «Інформаційне право», «ІТ право», а також при підготовці навчальних і навчально-методичних матеріалів.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації В.С. Веремчука, є високим і підтверджується насамперед комплексним характером проведеного дослідження, належним рівнем опрацювання нормативної та доктринальної бази, послідовністю наукової аргументації та логічністю структури дисертаційної роботи.

Дисертантом обрано актуальний та методологічно виправданий підхід до дослідження, який ґрунтується на поєднанні загальнонаукових і спеціально-юридичних методів пізнання.

У розділі 1 досліджено поняття морського торговельного судна у міжнародному та національному праві, співвідношення категорій правового режиму та правового статусу морського торговельного судна, особливості дії у часі та межі правового режиму, а також правові питання реєстрації морського торговельного судна та його цивільної оборотоздатності.

У розділі 2 досліджено вплив автоматизації на рівень безпеки торговельного мореплавства та розглянуто правові аспекти морської кібербезпеки. Дисертант послідовно аналізує напрями автоматизації морських торговельних суден, пропонуючи класифікацію рівнів автоматизації, досліджує правову природу морської кібербезпеки, удосконалюючи її термінологічний апарат та визначаючи шляхи до підвищення загального рівня морської кібербезпеки.

У розділі 3 досліджено стан та проблематику правового регулювання експлуатації автономного морського торговельного судна, яке не потребує наявності екіпажу на борту під час здійснення плавання та може керуватись віддалено з берегового центру, проаналізовано прогалини у правовому регулюванні експлуатації автономного судна, а також особливості міжнародно-правового статусу оператора дистанційного управління автономним судном.

Висновки дисертаційного дослідження характеризуються послідовністю, логічною завершеністю та ґрунтуються на комплексному

аналізі наукової літератури та правових норм. Усі положення, винесені дисертантом на захист, перебувають у тісному взаємозв'язку із поставленими завданнями дослідження та підтверджуються аргументацією, наведеною у відповідних розділах роботи. Дисертація відзначається чіткою структурною побудовою, послідовністю викладу матеріалу та дотриманням вимог академічного стилю наукового письма, що в цілому свідчить про високий рівень виконання кваліфікаційної наукової праці.

Ступінь обґрунтованості наукових положень дисертації, їх достовірності й новизни. Наукова новизна дослідження полягає у тому, що на основі дослідження правового регулювання морської кібербезпеки та експлуатації автономних морських торговельних суден у їх взаємозв'язку обґрунтовано нові теоретичні положення.

Науково обґрунтованим видається запропоноване дисертантом вирішення питання щодо часових меж існування правового режиму морського торговельного судна. Заслужують позитивної оцінки висновки щодо конкретизації підстав виникнення, поновлення та припинення відповідного режиму, зокрема при перетворенні торговельного судна на військове і навпаки, постановці судна на постійну стоянку або набутті ним статусу об'єкта підводної культурної спадщини.

Особливу науково-практичну цінність становлять сформульовані дисертантом рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання морської кібербезпеки. Заслужує на увагу розроблений дисертантом проєкт Конвенції про морську кібербезпеку, який пропонується як універсальна міжнародно-правова основа для уніфікації підходів держав до управління морськими кіберризиками, міжнародного обміну інформацією про кіберзагрози та запровадження обов'язкових стандартів забезпечення кібербезпеки у сфері торговельного мореплавства. Водночас практична спрямованість дослідження не обмежується міжнародно-правовим рівнем. Дисертантом запропоновано конкретні зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, спрямовані на нормативне закріплення обов'язків

судновласника та капітана судна щодо забезпечення кібербезпеки судна, організації управління морськими кіберризиками та здійснення контролю за дотриманням відповідних вимог. Такий комплексний підхід, що поєднує пропозиції щодо вдосконалення міжнародного договірної регулювання з конкретними рекомендаціями щодо модернізації національного морського законодавства, свідчить про високий рівень прикладної цінності одержаних результатів та їх перспективність для подальшого розвитку системи правового забезпечення морської кібербезпеки.

Вагоме наукове значення мають результати дослідження правових засад експлуатації автономних морських торговельних суден. Автор уперше запропонував визначення цивільного морського дрона та сформулював критерії його відмежування від автономного морського торговельного судна, що має важливе значення для подальшого розвитку спеціального правового регулювання.

Заслужують позитивної оцінки висновки щодо необхідності нормативного закріплення технічної можливості прийняття лоцмана на борт автономного судна, обов'язку судновласника забезпечувати алгоритми відновлення контролю над судном та планування рятувальних операцій у випадку втрати керованості.

Важливим результатом дослідження є також запропонований підхід до визначення міжнародно-правового статусу оператора дистанційного керування автономним морським торговельним судном, який, з одного боку, враховує трансформацію традиційного інституту капітана судна в умовах автономного судноплавства, а з іншого — не допускає ототожнення правових статусів цих суб'єктів.

Оригінальність дисертації складає 90,19%, що свідчить про високий рівень теоретичної підготовки дисертанта та дотримання вимог академічної доброчесності. У роботі не виявлено порушення академічної доброчесності, які могли б поставити під сумнів самостійний характер виконаного дослідження; виявлені збіги стосуються загальновідомих подій та фактів або

викликані вживанням конструкцій та термінів, що є сталими у фаховій науковій літературі.

Повнота викладу результатів дисертації в опублікованих працях.

Основні теоретичні положення дисертації висвітлені в 11 наукових публікаціях, зокрема в 6 тезах доповідей на науково-практичних конференціях та 5 наукових статтях, опублікованих у фахових виданнях, перелік яких затверджено МОН України. У дисертації викладено зміст власних досліджень дисертанта, зроблено посилання на власні наукові праці, що наведені в анотації до роботи. Публікації дисертанта прямо пов'язані з темою дисертаційної роботи та розкривають її зміст.

Дискусійні положення та зауваження стосовно дисертації. Високо оцінюючи загальний науковий рівень дисертаційної роботи, необхідно звернути увагу на окремі положення, які мають дискусійний характер або недоліки:

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-RP-0323)». 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 видавався 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.

У підсумку слід зазначити, що висловлені зауваження не впливають на загальну позитивну оцінку відповідних положень дисертації, однак свідчать про доцільність подальших наукових досліджень з метою усунення відповідних недоліків у майбутньому.

Загальний висновок. Дисертація Веремчука Владислава Сергійовича «Правове регулювання морської кібербезпеки та експлуатації автономних

морських торговельних суден», подана на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» галузі знань 08 «Право» свідчить про те, що робота виконана на високому рівні та відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 р. № 261, Наказу Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 р. № 40 Про затвердження Вимог до оформлення дисертації, Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44, а її автор – Веремчук Владислав Сергійович за результатами захисту дисертації заслуговує на присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Офіційний опонент

кандидат юридичних наук, доцент
доцент кафедри національного та
міжнародного права
Одеського національного
морського університету

Олена БОРЩЕВСЬКА

підпис

кандидата юридичних наук, доцента
доцента кафедри національного
та міжнародного права Одеського
національного морського університету Олени БОРЩЕВСЬКОЇ
ЗАСВІДЧУЮ
проректор з НЧР
Одеського національного
морського університету



Олександр ШУМИЛО

« 14 » липня 2026р.