

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Одеська юридична академія»

**СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНА ТА
ПРАВОВА СИСТЕМА УКРАЇНИ
В ЦИФРОВУ ЕПОХУ:
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ**

МАТЕРІАЛИ
Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса, 22 квітня 2026 року

Том 2

Одеса
2026

УДК 34:004:316.4(477)
С 70

*Рекомендовано до друку вченою радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 8 від 23.04.2026 р.)*

За загальною редакцією академіка **С. В. Ківалова**

**С70 Соціально-політична та правова система України в цифрову епоху: сучасні виклики : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22 квітня 2026 р.) / заг. ред. С. Ківалова ; НУ «Одес. юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2026. – Т. 2. – 684 с.
ISBN 978-617-8763-16-9**

Матеріали конференції узагальнюють результати наукових досліджень і практичних напрацювань учених, фахівців та представників професійних спільнот, виконаних в умовах воєнного часу та глибоких суспільних трансформацій.

У збірнику представлено широкий спектр наукових розвідок і практико-орієнтованих досліджень, що охоплюють актуальні проблеми публічного та приватного права, функціонування держави, судової та правоохоронної системи, а також трансформації суспільних процесів у цифрову епоху. Значну увагу приділено питанням адміністративного, фінансового, конституційного, міжнародного, морського та митного права, а також сучасним викликам у сфері кримінального права, кримінального процесу, криміналістики та оперативно-розшукової діяльності.

Окремі наукові секції присвячені проблемам удосконалення судоустрою, діяльності прокуратури, адвокатури та інших правоохоронних органів, розвитку трудового права і права соціального забезпечення, а також реформуванню цивільного, господарського, земельного, екологічного та енергетичного права. Збірник відображає також міждисциплінарний характер сучасних досліджень, охоплюючи питання філософії права, світових соціально-політичних процесів, соціології та психології, економіки та підприємництва в умовах війни і повоєнного відновлення. Важливе місце посідають дослідження у сфері інформаційних технологій, кібербезпеки, штучного інтелекту та математичного моделювання як ключових чинників забезпечення національної безпеки.

Крім того, у збірнику висвітлено проблематику педагогіки, лінгвістики права, перекладознавства, журналістики, фізичної та військової підготовки здобувачів вищої освіти.

Збірник розрахований на науковців, викладачів, здобувачів вищої освіти та практиків у галузях права, економіки, соціології, психології, політології, інформаційних технологій і суміжних дисциплін.

УДК 34:004:316.4(477)

Відповідальний за випуск професор **М. Р. Аракелян**

Матеріали видано в авторській редакції.

ISBN 978-617-8763-16-9

© НУ «Одеська юридична академія, 2026
© Автори статей, 2026

Шамота Олександр Володимирович

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОДНОСТАТЕВИХ ПАРТНЕРСТВ В УКРАЇНІ:
ГЕНДЕРНИЙ АСПЕКТ. 118

Боярчук Михайло Вікторович

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ПРО СУРОГАТНЕ МАТЕРИНСТВО В УМОВАХ
ВОЄННОГО СТАНУ. 121

Вовчок Руслан Володимирович

ЗАХИСТ ПРАВ ЗАМОВНИКА ТА ВИКОНАВЦЯ У ДОГОВОРАХ ПРО НАДАННЯ
ІТ-ПОСЛУГ. 126

Гнатенко Сергій Сергійович

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ. 129

Гнатюк Дмитро Володимирович

ДОГОВІР ДАРУВАННЯ ЦИФРОВИХ АКТИВІВ: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РЕГУЛЮВАННЯ В УКРАЇНІ. 134

Коваленко Сергій Олегович

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОНАННЯ СПАДКОВОГО ДОГОВОРУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ. 138

Новиченко Михайло Юрійович

ЦИФРОВІ ОБ'ЄКТИ ЯК КАТЕГОРІЯ ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА: ОНТОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ. 143

Романовський Денис Сергійович

ВПЛИВ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ НА МАЙНОВІ ПРАВА ЛЮДЕЙ
ПОХИЛОГО ВІКУ. 145

Стрілець Михайло Ігорович

СПОСОБИ ТА МЕХАНІЗМИ ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ СТОРІН В УМОВАХ ІНТЕРНЕТ-
СЕРЕДОВИЩА: ПРИВАТНО-ПРАВОВИЙ ВИМІР. 148

Тітова Аліна Олексіївна

КОНЦЕПЦІЯ БАГАТОРІВНЕВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА МАНІПУЛЯЦІЮ ІНФОРМАЦІЄЮ В
ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ. 150

Шитков Єгор Олексійович

ОСОБЛИВОСТІ ЗАХИСТУ ВІРТУАЛЬНИХ АКТИВІВ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ. 154

Якушев Станіслав Ігорович

КОМПЕНСАЦІЯ МОРАЛЬНОЇ ШКОДИ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА (НА
ПРАКТИЦІ СУДУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ). 156

СЕКЦІЯ 14. ЦИВІЛЬНЕ СУДОЧИНСТВО У СВІТЛІ РЕФОРМУВАННЯ СУДОВОЇ СИСТЕМИ

Голубева Неллі Юрїївна

РОЗПОДІЛ СУДОВИХ ВИТРАТ МІЖ СТОРОНАМИ В ЦИВІЛЬНОМУ СУДОЧИНСТВІ США. 160

Андронов Ігор Володимирович

ФОРМУЛЮВАННЯ ПОЗОВНИХ ВИМОГ ТА ЇХ ОЦІНКА СУДОМ. 163

Волкова Наталія Василівна

ОСОБЛИВОСТІ УЧАСТІ ЗАКОННИХ ПРЕДСТАВНИКІВ У ЗАХИСТІ ПРАВ МАЛОЛІТНІХ ТА
НЕПОВНОЛІТНІХ ОСІБ У ЦИВІЛЬНОМУ СУДОЧИНСТВІ. 165

Бут Ілля Олександрович

ЩОДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ НАЛЕЖНОГО ВІДПОВІДАЧА У СПРАВАХ ПРО ЗАХИСТ
ЧЕСТІ, ГІДНОСТІ ТА ДІЛОВОЇ РЕПУТАЦІЇ. 169

Дрогозюк Крістіна Борисівна

ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ЦИВІЛЬНОМУ СУДОЧИНСТВІ УКРАЇНИ. 173

Ліпопол Інна Михайлівна

АПЕЛЯЦІЙНИЙ ПЕРЕГЛЯД СУДОВИХ РІШЕНЬ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ У СВІТЛІ
СТАНДАРТІВ СПРАВЕДЛИВОГО СУДУ. 177

Відсутність спеціального законодавчого регулювання зумовлює перенесення центру ваги на договір як основне джерело визначення прав та обов'язків сторін, що, у свою чергу, підвищує значення належного конструювання договірних умов як ключового елементу забезпечення ефективного захисту прав у сфері ІТ.

Список використаних джерел:

1. Цивільне право України. У двох частинах. Частина 1. Навчальний посібник / за заг. ред. канд. юрид. наук, проф. В. А. Кройтора, канд. юрид. наук, доц. Кухарева О. Є., канд. юрид. наук, доц. Ткалича М. О. Запоріжжя 2016. 284 с. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/ac1a137a-c82e-4d6c-9e8b-26f92ac97cfe/content>
2. Мельничук М. О., Мельничук О. Ф., Пипяк М. І. Особливості договору про надання послуг (виконання робіт) у сфері інформатизації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 168–171. URL: https://lsei.org.ua/6_2019/40.pdf
3. Попович К. Г. Особливості правового регулювання окремих договірних конструкцій: правове регулювання договорів в ІТ-сфері. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. С. 156-159. URL: <https://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/287226/281141>
4. Галупова Л. І. Альтернативні способи врегулювання конфліктів у сфері права інтелектуальної власності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2021. 207 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/23d9a203-895c-4605-ab70-0afe5335d81f/content>
5. Кушнір А. Спори в ІТ-сфері: судова практика в Україні. *ЮрЛІГА*. 2024. URL: https://jurliga.ligazakon.net/aktualno/14612_spori-v-it-sfer-sudova-praktika-v-ukran

Ключові слова: договори про надання ІТ-послуг, інформаційні технології, захист цивільних прав, способи захисту, форми захисту, цифрові правовідносини, неюрисдикційний захист, юрисдикційний захист.

Key words: IT service contracts, information technologies, protection of civil rights, remedies, forms of protection, digital legal relations, non-judicial protection, judicial protection.

Гнатенко Сергій Сергійович

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри приватного права*

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Штучний інтелект у сфері пасажирських перевезень доцільно розглядати як сукупність алгоритмічних та програмно-апаратних рішень, що забезпечують автоматизований або напівавтоматизований аналіз даних, прогнозування, прийняття допоміжних управлінських рішень та, у певних випадках, реалізацію

елементів автономного функціонування транспортної системи. Практичні напрями його застосування охоплюють: а) прогнозування пасажиропотоків; б) інтелектуальне планування та коригування маршрутів; в) динамічне управління розкладом руху; г) виявлення аварійних чи аномальних ситуацій за допомогою відеоаналітики; ґ) персоналізацію сервісів для пасажирів; д) системи підтримки прийняття рішень для диспетчерів; е) моніторинг технічного стану транспортних засобів і прогнозне технічне обслуговування; є) системи допомоги водію та елементи автоматизованого керування [1; 4; 5; 6].

У практичному вимірі ІІІ дає можливість перевізнику значно підвищити ефективність використання транспортних ресурсів. Алгоритми машинного навчання здатні обробляти значні масиви даних про пасажиропотоки, сезонність, погодні умови, події у місті, дорожню ситуацію, запізнення та інші змінні, що дозволяє коригувати графіки руху, змінювати інтервали подачі транспорту, формувати гнучкі маршрути та оптимізувати використання рухомого складу. У сфері міських перевезень це особливо важливо для зменшення перевантаження маршрутів, підвищення регулярності та зручності для пасажирів. Аналогічно, на залізничному транспорті ІІІ може використовуватись для диспетчеризації, прогнозування затримок, контролю стану інфраструктури та організації безпечного руху [6].

Окремо слід наголосити на значенні ІІІ для безпеки пасажирських перевезень. Системи комп'ютерного зору, сенсорного моніторингу та аналізу поведінкових патернів дозволяють виявляти небезпечні ситуації на вокзалах, станціях, зупинках, у салонах транспортних засобів, а також прогнозувати технічні відмови транспортного засобу до їх фактичного настання. У науково-практичних матеріалах, присвячених транспортним виробничим системам, наголошується, що впровадження ІІІ сприяє переходу від реактивної до проактивної моделі управління технічним станом, що є особливо цінним для безперервності та безпеки перевезень [5]. У сфері морського транспорту аналогічні підходи застосовуються для навігаційної підтримки, аналізу ризиків та автоматизації окремих управлінських функцій [7].

Разом із тим, використання ІІІ у сфері пасажирських перевезень породжує низку складних правових проблем. Першою з них є проблема розподілу відповідальності у разі заподіяння шкоди пасажиру. Традиційно у відносинах перевезення пасажирів перевізник несе підвищений стандарт відповідальності за безпечне надання послуги. Однак у випадках, коли певне рішення приймається або істотно формується алгоритмом (наприклад, системою допомоги водію, автоматизованим диспетчерським комплексом, алгоритмом контролю руху чи системою розпізнавання ризикових ситуацій), постає питання: хто є належним суб'єктом відповідальності – перевізник, виробник транспортного засобу, розробник програмного забезпечення, оператор цифрової платформи чи інший суб'єкт?

З позицій приватного права доцільно виходити з того, що використання ІІІ не усуває відповідальності перевізника перед пасажиром як сторони договору

перевезення. Для пасажирів саме перевізник залишається особою, зобов'язаною забезпечити належну та безпечну послугу. Водночас у внутрішніх регресних відносинах уже може постати питання про відповідальність розробника програмного забезпечення, постачальника алгоритмічного рішення, виробника транспортного засобу або оператора технічної системи. Такий підхід узгоджується із загальною логікою захисту слабшої сторони у договірних відносинах та забезпеченням ефективного відшкодування шкоди.

Другою проблемою є обробка персональних даних пасажирів. Сучасні системи пасажирських перевезень збирають значні обсяги даних: геолокацію, історію поїздок, інформацію про оплату, пересадки, час користування сервісом, відеозображення, а інколи – поведінкові та біометричні дані. Якщо ці дані використовуються для профілювання, персоналізації тарифів, оцінки ризиків чи прийняття рішень щодо доступу до сервісу, виникає ризик порушення принципів законності, мінімізації даних, цільового використання та прозорості обробки. У європейському праві особливого значення набуває заборона або обмеження рішень, що ґрунтуються виключно на автоматизованій обробці та мають для особи юридичні або подібні істотні наслідки, якщо відсутні відповідні гарантії [10]. Для транспортної сфери це може мати значення, наприклад, при автоматичному блокуванні користувача, відмові в сервісі, встановленні індивідуалізованої вартості перевезення або оцінці «ризиковості» пасажира без належного людського контролю.

Третьою проблемою є алгоритмічна непрозорість та ризик дискримінації. ШІ-системи, навчені на історичних даних, можуть відтворювати або посилювати наявні упередження, зокрема за територіальною ознакою, платоспроможністю, цифровою поведінкою користувача, частотою поїздок або іншими непрямими параметрами. У сфері пасажирських перевезень це може виявлятися в нерівномірному розподілі транспортних ресурсів, завищенні тарифів для окремих груп користувачів, обмеженні доступу до сервісу в певних районах, пріоритетизації «вигідних» маршрутів на шкоду соціально значущим перевезенням. Саме тому застосування ШІ у транспорті має підпорядковуватись принципам прозорості, пояснюваності, недискримінації та можливості оскарження автоматизованого рішення.

Четвертою актуальною проблемою є автономізація транспортних засобів та правовий режим автоматизованого керування. Хоча повністю безпілотні пасажирські перевезення поки що не стали масовим явищем, нормативне поле у цій сфері активно формується. На міжнародному рівні важливе значення має регуляторна діяльність Європейської економічної комісії ООН (UNECE), яка розробляє та оновлює стандарти для автоматизованого керування. Зокрема, зміни до UN Regulation No. 157 (ALKS) розширили допустимі умови автоматизованого руху для певних категорій транспортних засобів до швидкості 130 км/год у визначених умовах, що свідчить про поступовий перехід від експериментальної до нормативно врегульованої моделі автоматизації [9]. Хоча йдеться передусім про легкові транспортні засоби та окремі режими руху, для сфери пасажирських пе-

ревезень це має фундаментальне значення, оскільки закладає стандарти безпеки, кіберзахисту, моніторингу та зберігання даних для автоматизованих систем.

У цьому контексті слід враховувати, що використання ШІ у пасажирських перевезеннях не може зводитися лише до технологічної доцільності. Його впровадження повинно супроводжуватись правовими гарантіями: наявністю людського контролю, чітким розподілом функцій між оператором та системою, фіксацією рішень, аудитом алгоритмів, механізмами розслідування інцидентів, а також вимогами до кібербезпеки. Без цього автоматизація створює ризик правової невизначеності, що особливо небезпечно у сфері, пов'язаній із життям і здоров'ям пасажирів.

Окрему увагу слід звернути на європейські підходи до регулювання ШІ. Для транспортної галузі, особливо у контексті інтеграції України до європейського правового простору, важливе значення має правове поле ЄС щодо ризик-орієнтованого підходу до систем ШІ. Високоризикові ШІ-системи, які можуть впливати на безпеку інфраструктури, транспорту або права осіб, підлягають підвищеним вимогам щодо управління ризиками, документації, людського нагляду, якості даних, точності та кіберзахисту. Для пасажирських перевезень це означає, що системи, які впливають на безпеку руху, управління транспортом або прийняття значущих рішень щодо пасажирів, не повинні впроваджуватися без попередньої оцінки ризиків та належних процедур контролю [11].

З урахуванням наведеного, перспективним є формування комплексної моделі правового регулювання використання ШІ у пасажирських перевезеннях, яка має включати: закріплення принципу пріоритету безпеки пасажирів над технологічною ефективністю; збереження відповідальності перевізника перед пасажиром незалежно від використання ШІ; визначення спеціальних правил регресної відповідальності між перевізником, виробником, розробником ПЗ та оператором цифрової системи; обов'язковість інформування пасажирів про використання автоматизованих рішень, якщо вони можуть істотно впливати на його права чи доступ до послуги; дотримання принципів захисту персональних даних, мінімізації збору та цільового використання інформації; запровадження алгоритмічного аудиту для систем, що використовуються у безпеково критичних процесах; нормативне закріплення вимог до пояснюваності, людського контролю та можливості оскарження автоматизованих рішень.

Таким чином, ШІ у сфері пасажирських перевезень є не лише інструментом модернізації транспортної інфраструктури, а й об'єктом самостійного правового регулювання. Ефективність його застосування безпосередньо залежить від того, наскільки гармонійно поєднуються інноваційність, безпека, захист прав пасажирів та належна юридична відповідальність.

Список використаних джерел:

1. How AI is impacting trucking and transport. *Volvo Trucks Ukraine*. URL: <https://www.volvotrucks.com.ua/uk-ua/news/insights/articles/2025/dec/how-ai-is-impacting-trucking-and-transport.html>

2. Кравченко О., Кибенко А., Маліцький В. Застосування технологій штучного інтелекту для оптимізації управління залізничними вантажними перевезеннями. URL: <https://heraldes.khmnu.edu.ua/index.php/heraldes/article/view/2205/2252>
3. Ковальов А. Ю. Використання аналітики та штучного інтелекту для оптимізації роботи залізниць. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream.pdf>
4. Використання штучного інтелекту в управлінні транспортними потоками та логістичними реакціями. *Cargofy*. URL: <https://cargofy.ua/uk/blog/vikoristannya-shtuchnogo-intelektu-v-upravlinni-transportnimi-potokami-ta-logistichnimi-reakciyami>
5. Хітров І. Застосування штучного інтелекту для виробничих систем на транспорті. 2024. URL: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/46764/2/MTPSNTS_2024_Khitrov_I-Application_of_artificial_155-156.pdf
6. Штучний інтелект в залізничному транспорті. *Cityrover*. URL: <https://cityrover.com/info/uk>
7. Герасимов Н. Є. Застосування штучного інтелекту на транспорті. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства*. URL: <https://rep.ksma.ks.ua/server/api/core/bitstreams/5f67c4f4-8a0b-4af5-b419-cca1e01d84ef/content>
8. Бойко В. В. Інформаційна технологія організації логістичних систем автоматизованого управління та безпеки руху міського пасажирського транспорту: автореф. дис. ... 05.13.06. Черкаси, 2021. 22 с. URL: <https://er.chdtu.edu.ua/bitstream.pdf>
9. UN Regulation extends automated driving up to 130 km/h in certain conditions. *UNECE*. 22.06.2022. URL: <https://unece.org/media/press/368227>
10. Wachter S., Mittelstadt B., Russell C. Counterfactual Explanations without Opening the Black Box: Automated Decisions and the GDPR. arXiv:1711.00399. URL: <https://arxiv.org/abs/1711.00399>
11. Automated driving. *UNECE*. URL: <https://unece.org/automated-driving>

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, зобов'язання, договірні зобов'язання, послуги, договірні зобов'язання, договір, перевезення, пасажери, штучний інтелект, інформаційне суспільство, інформаційні технології.

Key words: civil law, civil legislation, civil legal relations, obligations, contractual obligations, services, contractual obligations, contract, transportation, passengers, artificial intelligence, information society, information technologies.