«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Проректор з наукової роботи
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка
_____Ганна ТОЛСТАНОВА
«03» ____2025 р.

ВИСНОВОК

Київського національного університету імені Тараса Шевченка про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Явтушенка Олександра Володимировича на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», поданої на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 Право

Витяг

з протоколу № 4 засідання кафедри цивільного права від «20» листопада 2025 року

Присутні: Головуючий на засіданні – заступник директора Навчально наукового інституту права, доктор юридичних наук, професор Дідич Т.О., завідувач кафедри цивільного права, доктор юридичних наук, професор Цюра В.В., докторка юридичних наук, професорка Боднар Т.В., докторка юридичних наук, професорка Отраднова О.О., докторка юридичних наук, професорка Великанова М.М., кандидатка юридичних наук, доцентка Григоренко О.В., кандидат юридичних наук, доцент Хоменко М.М., кандидатка юридичних наук, доцентка Панова Л.В., кандидатка юридичних наук, ас. Білик О.О., кандидатка юридичних наук, доцентка Радченко Л.І., кандидат юридичних наук, доцент Рябоконь Є.О., кандидат юридичних наук, доцент Грамацький Е.М., кандидатка юридичних наук, доцентка Михальнюк О.В., кандидат юридичних наук, доцент Бажанов В.О., кандидатка юридичних наук, ас. Залізко О.М., кандидатка юридичних наук, доц. Мазур В.В., доктор філософії в галузі права, ас. Кравчук Д.В., секретар засідання – Кошова О.С.

Серед присутніх: 5 докторів юридичних наук і 12 кандидати юридичних наук (доктори філософії в галузі права) – з них 16 фахівців зі спеціальності, з якої виконувалась дисертація.

Порядок денний:

Обговорення дисертаційного дослідження аспіранта кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Явтушенка Олександра Володимировича на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», поданого

на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 Право.

Науковий керівник – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка Цюра Вадим Васильович.

Дисертація виконувалась на кафедрі цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Тему дисертації «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» затверджено рішенням Вченої ради юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка (протокол №7 від 25 листопада 2022 року).

Виступили:

Здобувач Явтушенко Олександр Володимирович представив презентацію за основними положеннями дисертації на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», поданої на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право.

Дисертація є першим комплексним дослідженням, присвяченим проблематиці цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів, їх системно-структурним та функціональним особливостям. Для досягнення цілей дослідження автор проаналізував українську правову доктрину, наукові джерела зарубіжних вчених, міжнародні та національні нормативно-правові акти, що регулюють використання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту. Це сприяло розкриттю обраної теми та формулюванню відповідних висновків.

Загалом структура дисертаційного дослідження складається зі вступу, чотирьох розділів, які об’єднані дев’ятьма підрозділами, висновків та списку використаних джерел.

Вступ висвітлює всі необхідні елементи, що відображають актуальність теми, предмет, об’єкт, мету, завдання, а також інші структурні частини, що характеризують представлену авторську наукову розвідку.

Розділ 1 «Загальна характеристика та ознаки безпілотних транспортних засобів» присвячений дослідженню сутності безпілотних транспортних засобів, їх класифікації та особливостей використання в сучасних умовах. Розглядаються технічні характеристики, ознаки, сфери застосування та тенденції розвитку безпілотних технологій.

Розділ 2 «Правове регулювання штучного інтелекту як базової складової сучасних безпілотних транспортних засобів» складається з трьох підрозділів:

• 2.1. «Загальна характеристика та ознаки штучного інтелекту», де автор аналізує поняття штучного інтелекту, його види, ознаки та основні характеристики. Розглядаються етапи розвитку ШІ та його роль у функціонуванні безпілотних транспортних засобів.

• 2.2. «Перспективи розвитку та правової регламентації штучного інтелекту як об’єкта цивільних прав». У цьому підрозділі досліджуються сучасні підходи до

правового статусу та режиму ШІ, аналізуються можливості його визнання об'єктом або суб'єктом права, а також проблеми, що виникають у зв'язку з цим.

• 2.3. «Типізація безпілотних транспортних засобів за рівнем використання штучного інтелекту». Автор пропонує класифікацію безпілотних транспортних засобів залежно від ступеня автономності та рівня інтеграції ШІ, що дозволяє визначити особливості їх правового регулювання.

Розділ 3 «Правовий режим окремих видів безпілотних транспортних засобів» містить три підрозділи:

• 3.1. «Правовий режим безпілотних літальних апаратів». Розглядаються нормативно-правові акти, що регулюють використання безпілотних літальних апаратів, питання реєстрації, сертифікації, ліцензування, а також вимоги до операторів і безпеки польотів.

• 3.2. «Правовий режим безпілотних наземних транспортних засобів». Аналізуються правові аспекти впровадження безпілотних автомобілів, зокрема питання участі в дорожньому русі, відповідальності водія та виробника, а також стандарти безпеки.

• 3.3. «Правовий режим безпілотних водних і підводних транспортних засобів». Вивчаються особливості правового регулювання безпілотних суден та апаратів, включаючи міжнародні норми морського права, питання навігації та екологічної безпеки.

Розділ 4 «Перспективи цивільно-правової регламентації режиму окремих видів транспортних засобів у законодавстві України та зарубіжних країн» включає такі підрозділи:

• 4.1. «Використання безпілотних транспортних засобів з метою отримання прибутку». Розглядаються питання комерційного використання безпілотних транспортних засобів, правове регулювання підприємницької діяльності у цій сфері, а також проблеми цивільно-правової відповідальності та ліцензування такого транспорту.

• 4.2. «Цивільно-правова відповідальність за шкоду, нанесену безпілотним транспортним засобом». Аналізуються питання визначення відповідальних осіб у разі заподіяння шкоди, особливості притягнення до відповідальності виробників, операторів та власників БПТЗ.

• 4.3. «Моделі та особливості страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, нанесену безпілотним транспортним засобом». Автор досліджує існуючі моделі страхування відповідальності, порівнює національний досвід зі світовою практикою та пропонує рекомендації щодо вдосконалення страхового законодавства.

У висновках автор узагальнює проведений аналіз теоретичних та практичних проблем цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів, формулює пропозиції щодо вдосконалення законодавства України в цій сфері, а також визначає перспективи подальших досліджень.

Актуальність теми дослідження. Стрімкий розвиток науки і техніки, особливо в частині новітніх різновидів транспортних засобів і вдосконалення нейронних мереж, привів до появи нових об'єктів правового регулювання — безпілотних транспортних

засобів, що функціонують на основі штучного інтелекту. Це питання є надзвичайно важливим з кількох причин.

Передусім, у сфері цивільного права досі залишаються відкритими питання щодо правового статусу (режиму), умов використання та відповідальності за можливу шкоду, заподіяну такими системами. Нинішня законодавча база має прогалини, а наукова думка ще не запропонувала вичерпних відповідей на ці виклики. Відсутність чіткої правової регламентації для автономних чи частково транспортних засобів і технологій штучного інтелекту породжує правову невизначеність та може створити ризики для всіх сторін правовідносин.

Крім того, сучасні технологічні досягнення та економічні тенденції вимагають системного оновлення цивільного законодавства, яке має враховувати як національний досвід, так і міжнародні практики. У багатьох країнах світу активно розробляються правові механізми для регулювання цієї сфери, що підкреслює необхідність модернізації українського законодавства з урахуванням глобальних стандартів.

Актуальність цієї теми також підтверджується недостатнім її опрацюванням на теоретичному рівні. Визначення ключових понять і характеристик штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів залишається дискусійним питанням у правовій доктрині, що викликає численні наукові суперечки. Відсутність єдиного підходу ускладнює формування ефективного нормативного регулювання.

На додачу, більшість держав і міжнародні організації поки що не мають цілісної нормативної бази, яка б охоплювала всі аспекти використання автономних транспортних систем. Це створює правові прогалини, що можуть спричинити проблеми у практичному застосуванні права та захисті прав учасників правовідносин.

З огляду на це, дослідження питань правового регулювання безпілотних транспортних засобів із використанням штучного інтелекту є надзвичайно важливим. Воно сприятиме розвитку правової науки, вдосконаленню законодавчих норм та забезпеченню правової визначеності у цій інноваційній сфері, що має значення як для суспільства, так і для держави.

Об’єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у сфері використання та експлуатації безпілотних транспортних засобів, оснащених технологіями штучного інтелекту.

Предмет дослідження – доктринальні підходи, національне та міжнародне цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів і штучного інтелекту як їхньої базової складової, особливості правового режиму штучного інтелекту, а також умови виникнення цивільно-правової відповідальності й механізми відшкодування шкоди, завданої такими засобами.

Мета роботи – на основі аналізу доктринальних джерел, національного та міжнародного законодавства, а також матеріалів судової практики, дослідити особливості цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, визначити специфіку їх правового режиму, розробити науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення законодавства України у сфері експлуатації таких транспортних засобів та відшкодування шкоди, завданої їх використанням.

Для досягнення поставленої мети планується здійснити комплексне дослідження доктринальних підходів до трактування понять безпілотних транспортних засобів і штучного інтелекту, визначити їх ключові характеристики та запропонувати власні визначення цих понять. Особливу увагу буде приділено аналізу існуючих правових норм, що регламентують використання таких транспортних систем як у національному, так і в міжнародному праві.

Також передбачено узагальнення та систематизацію існуючих теоретичних розробок і пропозицій щодо правового регулювання експлуатації безпілотних транспортних засобів. Серед іншого буде досліджено коло суб'єктів, які несуть відповідальність за відшкодування шкоди, спричинених такими засобами, а також встановлено підстави виникнення деліктних зобов'язань та особливості цивільної відповідальності у разі дорожньо-транспортних пригод за їх участю.

Крім того, буде здійснено аналіз основних тенденцій і перспектив розвитку нормативного регулювання цих питань у різних країнах, зокрема з урахуванням матеріалів судової практики. На основі проведеного дослідження планується розробити практичні рекомендації, спрямовані на вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням сучасних технологічних викликів та міжнародного досвіду.

Задля повного розкриття теми та виконання поставленої мети були сформульовані основні завдання роботи:

1. Дослідити та систематизувати доктринальні підходи до визначення понять «безпілотний транспортний засіб» та «штучний інтелект», узагальнити їхні ключові ознаки та сформулювати авторські визначення цих понять.
2. Обґрунтувати правовий режим штучного інтелекту як особливого об'єкта цивільних прав, наділеного специфічними властивостями, та визначити місце ШІ в системі об'єктів цивільних прав.
3. Обґрунтувати необхідність виокремлення спеціального правового режиму для безпілотних транспортних засобів, що функціонують на основі штучного інтелекту, відмінного від правового режиму традиційних транспортних засобів.
4. Проаналізувати чинне національне та міжнародне нормативно-правове регулювання у сфері використання безпілотних транспортних засобів, визначити основні тенденції та перспективи розвитку відповідних правових норм щодо регулювання таких об'єктів цивільних прав.
5. Узагальнити та критично оцінити існуючі теоретичні напрацювання щодо цивільно-правових аспектів експлуатації безпілотних транспортних засобів, оснащених штучним інтелектом.
6. Визначити коло суб'єктів, які можуть нести відповідальність за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами, та з'ясувати особливості цивільно-правового регулювання їхньої відповідальності.
7. Встановити підстави виникнення цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами, та запропонувати модель такої відповідальності з урахуванням специфіки цих засобів.

8. Дослідити міжнародний досвід та матеріали судової практики щодо цивільно-правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів, щоб визначити ефективні моделі і підходи, придатні для застосування в Україні.

9. Сформулювати практичні рекомендації щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері використання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту, враховуючи зарубіжний досвід і сучасні технологічні тенденції.

Методологія дослідження. Методологічна основа дисертаційної роботи обумовлена її метою, завданнями, об'єктом та предметом дослідження. У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, які забезпечили достовірність отриманих результатів та висновків.

Основоположними методами дослідження є діалектичний, історико-правовий, формально-логічний, системно-структурний, порівняльно-правовий, метод моделювання, аналізу та синтезу, індукції та дедукції.

Діалектичний метод застосовувався протягом усього дослідження для аналізу розвитку правових норм та принципів, що регулюють використання безпілотних транспортних засобів (БПТЗ) та штучного інтелекту (ШІ), у їх взаємозв'язку та динаміці. Цей метод дозволив виявити суперечності та тенденції у правовому регулюванні даної сфери та сформувати цілісне уявлення про об'єкт дослідження.

Історико-правовий метод використовувався при вивченні еволюції правового регулювання транспортних засобів та технологій штучного інтелекту (розділ 1). Завдяки цьому методу було проаналізовано генезис правових норм, що дозволило зрозуміти причини виникнення сучасних проблем та прогнозувати подальший розвиток правового регулювання.

Формально-логічний (догматичний) метод застосовувався для аналізу змісту правових норм, їх систематизації та тлумачення (розділ 2, підрозділи 2.1, 2.2). За допомогою цього методу було здійснено критичний аналіз чинного законодавства України та інших країн щодо регулювання БПТЗ та ШІ, виявлено прогалини та колізії в правовому полі.

Системно-структурний метод дозволив визначити місце норм про безпілотні транспортні засоби та штучний інтелект у системі цивільного права, встановити їх взаємозв'язок з іншими правовими інститутами (розділ 2, підрозділ 2.3). Це сприяло побудові логічної структури дослідження та виявленню системних проблем у правовому регулюванні.

Порівняльно-правовий метод був використаний для зіставлення національного законодавства України з правовими системами інших країн (США, Німеччина, Великобританія, Японія) у сфері регулювання БПТЗ та ШІ (розділ 3). Це дозволило виявити ефективні правові моделі, міжнародні стандарти та практики, які можуть бути імплементовані в українське законодавство.

Метод моделювання застосовувався при розробці рекомендацій щодо вдосконалення законодавства України у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту (розділ 4, підрозділ 4.3). За допомогою цього методу було створено теоретичні моделі правового регулювання, зокрема

страхування цивільно-правової відповідальності, які враховують сучасні технологічні тенденції та міжнародний досвід.

Методи аналізу та синтезу, індукції та дедукції використовувалися при узагальненні теоретичних положень, формулюванні висновків та рекомендацій (протягом усього дослідження). Метод аналізу дозволив детально розглянути окремі елементи правового регулювання, а метод синтезу — об'єднати їх у цілісну систему. Індукція та дедукція сприяли переходу від конкретних фактів до загальних висновків та навпаки.

Інформаційно-правовий метод застосовувався при аналізі нормативно-правових актів, міжнародних угод та рекомендацій, що регулюють використання ШІ та БПТЗ (розділ 2, підрозділ 2.2). Це сприяло систематизації правових джерел та виявленню їх особливостей.

Прогностичний метод використовувався для прогнозування подальшого розвитку правового регулювання у сфері БПТЗ та ШІ, оцінки можливих наслідків прийняття тих чи інших нормативно-правових актів (розділ 4). Це дозволило сформувати обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення законодавства.

Вибір цих методів зумовлений складністю та міждисциплінарністю досліджуваної проблематики, необхідністю комплексного підходу до її вивчення. Застосування зазначених методів забезпечило достовірність отриманих результатів та висновків, їх наукову новизну та практичну значущість.

Комплексний підхід до методології дослідження дозволив всебічно вивчити цивільно-правові аспекти використання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, виявити основні проблеми та запропонувати шляхи їх вирішення. Це сприяло досягненню поставленої мети та виконанню завдань дослідження.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертаційне дослідження є першим комплексним науковим дослідженням в Україні, присвяченим цивільно-правовому регулюванню безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в роботі:

Уперше:

Сформульовано авторські визначення понять «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у контексті цивільного права, які враховують сучасні технологічні особливості та правові аспекти цих явищ. Це дозволило уточнити правову природу штучного інтелекту як програмно-технічного комплексу, що є об'єктом цивільних прав та здатний до автономного аналізу інформації й прийняття самостійних рішень, а також безпілотного транспортного засобу як мобільного апарата, що функціонує без присутності оператора на борту та виконує транспортні функції на основі технологій штучного інтелекту або дистанційного керування. Це дозволяє забезпечити більш точне правове регулювання відповідних відносин та створює передумови для подальшого розвитку доктрини цивільно-правової відповідальності у цій сфері.

Обґрунтовано необхідність визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із специфічним правовим режимом, що відрізняється від традиційних транспортних засобів. Запропоновано

встановити спеціальні норми щодо правового режиму таких засобів, враховуючи їх автономність та здатність до самостійного прийняття рішень. Особливість цих об'єктів полягає у поєднанні матеріальної складової та автономного програмного ядра, здатного генерувати поведінку транспортного засобу без прямого людського втручання, що зумовлює необхідність нових підходів до розподілу відповідальності, страхування та захисту прав потерпілих.

Визначено особливості цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами на базі штучного інтелекту. Розроблено нові підходи до визначення суб'єктів відповідальності, зокрема обґрунтовано можливість покладання відповідальності на виробників, власників, операторів та розробників програмного забезпечення. Це сприяє встановленню справедливого та ефективного механізму відшкодування шкоди потерпілим.

Розроблено пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано внести зміни до Цивільного кодексу України та інших нормативно-правових актів з метою встановлення спеціальних норм про цивільно-правову відповідальність, зокрема з презумпцією вини їх власника або оператора незалежно від рівня фактичного контролю над рухом, страхування ризиків та особливості експлуатації таких засобів, враховуючи міжнародний досвід та сучасні технологічні тенденції.

Удосконалено:

Підходи до визначення правового режиму штучного інтелекту в цивільному праві. Обґрунтовано, що штучний інтелект може розглядатися як особливий об'єкт цивільних прав, який має специфічні властивості, що впливають на характер цивільно-правових відносин. Це дозволяє більш точно визначити його місце в системі цивільного права та забезпечити ефективне правове регулювання відносин, пов'язаних з його використанням.

Наявні положення про підстави та обсяг цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, адаптовано до особливостей безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано конкретизувати критерії вини та умов настання відповідальності, зокрема запрпоновано комбіноване використання принципу рівневої відповідальності (що вищий рівень автономності – то менша роль власника і більша відповідальність технологічного розробника/оператора) з принципом страхового захисту потерпілих (незалежно від рівня, потерпілий має швидко отримати компенсацію, питання регресів – вторинні), що сприятиме більш ефективному захисту прав потерпілих та стимулюватиме розвиток технологій з дотриманням вимог безпеки.

Положення про страхування цивільно-правової відповідальності, пов'язаної з використанням безпілотних транспортних засобів. Розроблено рекомендації щодо запровадження обов'язкового страхування відповідальності власників та операторів таких засобів, враховуючи міжнародний досвід та специфічні ризики, пов'язані з їх експлуатацією.

Дістали подальшого розвитку:

Твердження про необхідність комплексного правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, яке поєднує цивільно-правові, адміністративно-правові та технічні аспекти. Підкреслено важливість міждисциплінарного підходу до вирішення правових проблем у цій сфері та необхідність узгодження правових норм з технічними стандартами та етичними принципами.

Положення про адаптацію існуючих правових інститутів до нових технологічних реалій. Обґрунтовано можливість застосування існуючих правових конструкцій з їх відповідною модифікацією для регулювання відносин, пов'язаних з використанням штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, без порушення системності правової регламентації.

Рекомендації щодо гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та практиками у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано врахувати положення актів Європейського Союзу (у першу чергу, Акту про Штучний інтелект) та інших міжнародних організацій при вдосконаленні українського законодавства, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та конкурентоспроможності України на міжнародному рівні.

Відмінність одержаних результатів від відомих раніше полягає в тому, що в дисертації вперше в українській правовій науці здійснено комплексний аналіз цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту з урахуванням сучасних технологічних тенденцій та міжнародного досвіду. На відміну від попередніх наукових праць, що зосереджувалися на фрагментарному вивченні окремих аспектів (правовому режимі штучного інтелекту, питань відповідальності або технічних стандартів), у цьому дослідженні запропоновано цілісну концепцію правового режиму безпілотних транспортних засобів як особливих об'єктів цивільних прав, розроблено авторські визначення базових понять, обґрунтовано нові моделі розподілу цивільно-правової відповідальності та моделей її страхування, а також внесено конкретні пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням європейських і міжнародних тенденцій.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості їх використання:

У законодавчій діяльності при розробці та вдосконаленні нормативно-правових актів у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та забезпеченню правової визначеності.

У правозастосовній практиці при вирішенні спорів, пов'язаних з експлуатацією безпілотних транспортних засобів та відшкодуванням шкоди, завданої їх використанням, що дозволить забезпечити справедливий розподіл відповідальності та ефективний захист прав потерпілих.

У науково-дослідній діяльності для подальшого розвитку теоретичних положень щодо правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, що сприятиме збагаченню наукової думки та розробці нових наукових підходів.

У навчальному процесі при викладанні дисциплін, пов’язаних з цивільним правом та правовим регулюванням інноваційних технологій, що підвищить якість підготовки фахівців та їх готовність до роботи в умовах розвитку сучасних технологій.

Таким чином, результати дослідження мають важливе теоретичне та практичне значення для розвитку правової науки, вдосконалення законодавства України та практичного вирішення актуальних правових проблем, пов’язаних з використанням безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту.

Після закінчення презентації здобувача присутніми на захисті фахівцями були поставлені наступні запитання:

Кандидат юридичних наук, доцент Рябоконь Є.О.: у дисертаційному дослідженні Ви послідовно доводите, що штучний інтелект у сучасному його вигляді є об’єктом цивільних прав. Водночас у науковій доктрині (особливо серед західних науковців) поширені підходи, відповідно до яких ШІ потенційно може бути наділений суб’єктними ознаками та навіть визнаватися суб’єктом права. Ви у роботі згадуєте про такі дискусії, однак, можливо, доцільно було б глибше проаналізувати перспективу наділення ШІ суб’єктністю? У чому полягає Ваше обґрунтування віднесення ШІ саме до об’єктів цивільних прав?

Явтушенко О.В.: дякую за запитання. У дисертації справді наведено огляд наукових позицій, які допускають можливість наділення штучного інтелекту суб’єктністю, зокрема в контексті гіпотетичного досягнення рівня AGI та появи автономних систем, здатних до самостійної вольової поведінки. Проте у своєму дослідженні ми займаємо класичну цивілістичну позицію, згідно з якою ШІ у сучасному його технічному та функціональному стані не має ознак суб’єкта права, оскільки, по-перше, він не здатний формувати власну волю, а лише алгоритмічно відтворює запрограмовані або навчальні моделі поведінки. По-друге, не має правоздатності та дієздатності, а ці категорії за природою є властивими виключно людині або юридичній особі як соціальній конструкції. ШІ не може бути носієм юридичної відповідальності, тоді як будь-який суб’єкт права повинен бути здатним її нести. ШІ позбавлений соціальної та етичної автономії, яка є фундаментальною умовою для визнання правосуб’єктності.

На цій підставі в дисертації обґрунтовано, що штучний інтелект є особливим видом об’єкта цивільних прав — складним програмно-технічним комплексом, який має функціональну автономність, але не має автономності юридичної. Саме тому у підрозділі 2.2 доведено, що за чинних умов розвитку технологій віднесення ШІ до суб’єктів права є передчасним і теоретично необґрунтованим, а правове регулювання повинно зосереджуватися на відповідальності виробників, власників, операторів та розробників програмного забезпечення .

Таким чином, ми не заперечуємо наявність наукових дискусій щодо потенційної майбутньої суб’єктності ШІ, але аргументовано доводимо, що в сучасних умовах його

правова природа однозначно відповідає ознакам об'єкта цивільних прав, а не суб'єкта.

Кандидат юридичних наук, доцент Хоменко М.М.: У дисертації Ви зазначаєте, що безпілотний транспортний засіб є особливим джерелом підвищеної небезпеки і саме це, на Вашу думку, дозволяє диференціювати суб'єктів відповідальності за шкоду, завдану таким ТЗ. Проте в Цивільному кодексі України вже закріплено загальні положення про відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, а судова практика Верховного Суду широко розкриває цю конструкцію. У чому саме полягає новизна Вашого підходу? Що Ви пропонуєте вперше?

Явтушенко О.В.: дякую за запитання. По-перше, у дисертації я наголошую на класичному положенні цивільного права: джерелом підвищеної небезпеки є не річ сама по собі, а діяння, пов'язане з її використанням або введенням у цивільний обіг. У випадку безпілотного транспортного засобу достатньо самого факту його допуску до експлуатації, аби вважати, що створюється підвищений ризик для оточуючих. Це повністю узгоджується із загальною доктриною та судовою практикою і, відповідно, не заперечує, а навпаки підтверджує його статус джерела підвищеної небезпеки. По-друге, новизна мого підходу полягає в тому, що вперше обґрунтовується необхідність виокремити особливий різновид джерела підвищеної небезпеки — безпілотний транспортний засіб на базі штучного інтелекту. Його специфіка не обмежується фізичними небезпечними властивостями (кінетична енергія, рух у середовищі з іншими учасниками, технічні ризики). Безпілотний транспорт має ще й інтелектуальну автономію, тобто здатність до самостійного аналізу середовища, прийняття рішень і вибору варіанта поведінки на основі алгоритмів ШІ. Це принципово змінює підхід до визначення кола осіб, які повинні нести відповідальність.

По-третє, у роботі вперше запропоновано авторську модель диференціації суб'єктів відповідальності, яка враховує рівень автономності БПТЗ. Зокрема, чим вищий рівень автономності ШІ, тим менше значення має поведінка власника, адже він фактично не контролює рух транспортного засобу. Натомість зростає частка відповідальності виробника, розробника програмного забезпечення та оператора оновлень, оскільки саме вони формують «поведінкову модель» транспортного засобу.

Нами запропоновано комбіновану модель відповідальності, що поєднує принцип ризикової відповідальності власника (для захисту потерпілих), а також розширену відповідальність виробника/розробника у формі регресних вимог або прямої відповідальності в разі помилок алгоритму або некоректних оновлень ПЗ.

Це відображено у висновках і підрозділі 4.2, де підкреслюється, що традиційна модель відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, не може застосовуватися без адаптації до систем із ШІ, оскільки вони поєднують матеріальну небезпеку і автономне цифрове ядро, що генерує поведінку транспортного засобу .

Отже, новизна полягає не в тому, щоб переосмислити саму категорію ДПН, а в тому, щоб уперше сформувати рівневу, багатосуб'єктну модель цивільно-правової відповідальності, яка враховує технічну та інтелектуальну автономність БПТЗ і

розподіляє відповідальність між власником, виробником, розробником ПЗ та оператором сервісного обслуговування. Ця концепція не міститься ні в чинному ЦК України, ні в існуючих рішеннях Верховного Суду щодо автономних систем.

Після відповідей на запитання виступили:

Рецензенти дисертаційної роботи, які наголосили на позитивних аспектах дослідження та висловили свої побажання та зауваження.

Кандидат юридичних наук, доцент Панова Л.В.:

Наукова робота Явтушенко О.В. «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» характеризується високим рівнем науково-аналітичного пізнання: автор у своєму дисертаційному дослідженні використовує широкий спектр методів наукового пізнання, ґрунтовно та комплексно аналізує предмет наукового дослідження, а також послідовно та доступно викладає матеріал, як опрацьований автором так і розроблений ним самостійно.

Структура роботи логічно побудована та відповідає меті дослідження. Дисертація містить вступ, чотири розділи (об'єднані дев'ятьма підрозділами), висновки та список використаних джерел (158 найменувань). Загальний обсяг основного тексту – 215 сторінок. У вступі чітко сформульовано об'єкт, предмет, мету і завдання дослідження, що дозволяє зрозуміти напрям і логіку наукового пошуку. Зміст роботи свідчить про послідовне розкриття теми: спочатку автор аналізує загальні характеристики та ознаки БПТЗ (розділ 1), далі – правові аспекти штучного інтелекту як ключового компонента БПТЗ (розділ 2), потім досліджує правовий режим окремих видів безпілотного транспорту (розділ 3), і насамкінець розглядає перспективи правового регулювання БПТЗ в Україні та за кордоном (розділ 4). Така структура є логічною і забезпечує комплексне охоплення теми. Вступ та висновки належним чином пов'язані зі змістом розділів: у висновках узагальнено результати дослідження та сформульовано підсумкові положення, які відповідають поставленим у вступі завданням. Загалом, побудова роботи свідчить про системний підхід дисертанта до вирішення наукового завдання.

Автор дисертаційної роботи продемонстрував здатність критично осмислювати позиції своїх колег науковців, виважено та грунтовно вести наукову дискусію в межах обраної теми дослідження та формулювати рекомендації, які стали результатом системного аналізу доктринальних положень, а також норм законодавства, що підкреслює їх цінність та прикладний характер. Все вищенаведене дозволяє дійти висновку про комплексність наукової роботи та загальну повноту здійсненого дослідження.

Оволодіння здобувачем методологією гаукової діяльності. Методологічну основу роботи становлять загальнонаукові (диалектичний метод, системно-структурний метод та методи аналізу та синтезу) та спеціальні (історико-правовий, порівняльно-правовий, формально-логічний, інформаційно-поравовий, метод моделювання та прогнозування) методи наукового дослідження. Вдале використання

обраних методів дослідження дозволило авторові сформулювати логічно-обгрунтовані висновки з належно структурованою та доступною лінією аргументації.

Дисертаційна робота Явтушенка О. В. демонструє ряд суттєвих наукових здобутків і позитивних сторін, які заслуговують на підтримку.

Представлене дослідження є першим в Україні комплексним аналізом проблем цивільно-правового регулювання БПТЗ, що функціонують на основі штучного інтелекту (с. 22). Автор уперше сформулював власні дефініції ключових понять – «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у контексті цивільного права, врахувавши сучасні технологічні особливості цих явищ (с. 22–23). Запропоновані визначення дозволяють більш точно окреслити правову природу штучного інтелекту та автономних транспортних засобів, що є важливою теоретичною основою для подальшого правового регулювання. Наприклад, автор визначає штучний інтелект як програмно-технічний комплекс – об'єкт цивільних прав, здатний автономно аналізувати інформацію та приймати самостійні рішення (с. 84–85), що відображає специфіку штучного інтелекту з погляду цивілістики. Таке чітке визначення понять заслуговує позитивної оцінки, оскільки усуває термінологічну невизначеність у доктрині.

БПТЗ мають особливий правовий режим, як об'єкти цивільних прав. Автор переконливо доводить необхідність визнання безпілотних транспортних засобів (на базі ШІ) окремими об'єктами цивільних прав із спеціальним правовим режимом (с. 23). У роботі наведені аргументи, що автономні машини відрізняються від традиційних транспортних засобів своєю здатністю самостійно приймати рішення, тому до них доцільно застосувати спеціальні норми. Зокрема, пропонується запровадити на законодавчому рівні особливий режим правової регламентації БПТЗ, який враховував би їх автономність та потенційні ризики. Такий підхід є новаторським для української цивілістики і виглядає виправданим, оскільки традиційні категорії (наприклад, поняття «джерело підвищеної небезпеки») не повною мірою охоплюють специфіку БПТЗ. Автор не лише теоретично обґрунтовує цей статус, але й детально аналізує ознаки БПТЗ (розділ 1) – автономність, адаптивність, інтеграція цифрових технологій – що підтверджує відмінність таких об'єктів від звичайних механізмів. Цей аналіз технічних і функціональних характеристик БПТЗ свідчить про міждисциплінарний підхід автора, який враховує як правові, так і інженерні аспекти явища.

В межах цивільного права важливими є питання відповідальності та страхування. Значною перевагою роботи є ґрунтовний аналіз цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну безпілотниками. У підрозділі 4.2 дисертант системно розглядає коло можливих суб'єктів відповідальності – водіїв (операторів), власників, виробників, розробників програмного забезпечення тощо – і обґрунтовує критерії розподілу відповідальності між ними (с. 170– 175). Автор доходить важливого висновку, що для забезпечення справедливого відшкодування потерпілим слід розширити коло відповідальних осіб: залежно від обставин, відповідальність може покладатися не тільки на безпосереднього оператора, а й на виробника чи іншого пов'язаного учасника (с. 173–174). Такий підхід відображає сучасні тенденції (зокрема, концепцію product liability щодо високотехнологічної продукції) і сприяє

посиленню захисту прав потерпілих. Крім того, в підрозділі 4.3 детально розглянуто моделі страхування цивільної відповідальності власників/операторів БПТЗ (с. 194–202). Автор удосконалює наявні положення про обов'язкове страхування, пропонуючи запровадити спеціальний страховий механізм для ризиків, пов'язаних з автономними транспортними засобами (с. 195–198). Ці пропозиції спираються на аналіз міжнародного досвіду: у роботі наведено приклади законодавчих рішень Франції, США, Китаю та інших країн щодо розв'язання проблем відповідальності і страхування безпілотних авто (с. 175–182, 199–200). Така порівняльно-правова перспектива значно збагачує дослідження і підтверджує, що дисертант вільно орієнтується у зарубіжних підходах, критично їх оцінює і пропонує оптимальні для України рішення.

Ще одним позитивним моментом є те, що автор розглядає всі основні види безпілотного транспорту розподіливши їх за критерієм середовища експлуатації на: повітряні (дрони, БПЛА), водні і підводні апарати, а також наземні автономні автомобілі (розділ 3). Для кожної категорії проаналізовано чинні нормативні акти та специфіку правового режиму. Наприклад, у підрозділі 3.1 досліджено вимоги авіаційного законодавства до безпілотників (реєстрація, дозволи на польоти, обмеження повітряного простору) та проблематику відповідальності за шкоду від БПЛА (с. 106–113). У підрозділах 3.2 і 3.3, відповідно, висвітлено правові аспекти експлуатації безпілотних суден та автономних автомобілів – включно з питаннями сертифікації, безпеки, допуску на дороги, захисту приватності тощо (с. 125–134, 135–148). Така всеосяжність дослідження свідчить, що здобувач глибоко розуміє предмет і врахував особливості різних середовищ експлуатації БПТЗ. Структуроване викладення матеріалу за видами транспорту робить роботу цілісною і переконливою, оскільки читач бачить повну картину нормативного регулювання у всіх сегментах безпілотних технологій. Слід підкреслити, що основна увага автора зосереджена на цивільно-правових питаннях: реєстрації, сертифікації

Результати дисертації мають виразне прикладне значення. На основі проведеного аналізу автор сформулював конкретні пропозиції щодо вдосконалення законодавства України у сфері БПТЗ (с. 23–24). Зокрема, рекомендується внести зміни до Цивільного кодексу України та спеціальних законів, доповнивши їх нормами про правовий статус автономних транспортних засобів, про розподіл відповідальності та обов'язкове страхування їх експлуатації (с. 23–24, 198– 202). Висновки і рекомендації дисертанта можуть бути використані в законодавчій діяльності – це підкреслено самим автором і підтверджується актуальністю наведених пропозицій для законотворців. Важливо відзначити, що основні наукові результати за темою дисертації вже пройшли апробацію: за темою дисертації опубліковано щонайменше 5 наукових статей у фахових виданнях (у тому числі статті в журналі «Право і суспільство» у 2023–2025 рр.) та 5 тез доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях, які також були оприлюднені та обговорювались на таких міжнародних і національних науково-практичних конференціях: The II International Scientific and Practical Conference «Discussions for the improvement of science» (16–18 січня 2023 р., м. Берлін), The IX International Scientific and Practical Conference «Promising ways of information technology development» (13–15 листопада 2023 р., м. Більбао), Розвиток

приватно-правових відносин на шляху до європейської інтеграції. Матвєєвські цивілістичні читання (18 жовтня 2024 р., м. Київ), The II International Scientific and Practical Conference «Current problems of self-development and self-improvement of a person» (13–15 січня 2025 р., м. Антверпен), The XIII International Scientific and Practical Conference «Science and new technologies: problems and ways to solve them» (31 березня – 2 квітня 2025 р., м. Роттердам). Така апробація свідчить, що отримані результати вже здобули фахове обговорення і схвалення наукової спільноти. Крім того, стиль і якість викладу матеріалу у дисертації свідчать про високий рівень наукової компетентності автора: текст добре структурований, аргументація підкріплена посиланнями на 158 джерел, у тому числі актуальні зарубіжні дослідження та нормативні акти. Таким чином, дисертант продемонстрував уміння проводити самостійні наукові дослідження, критично осмислювати різні підходи і робити обґрунтовані висновки. Наведене свідчить про те, що дисертант в повній мірі здійснив апробацію результатів свого дисертаційного дослідження та виконав вимоги, які пред'являються згідно чинного законодавства до вказаного виду наукових робіт.

Попри очевидні сильні сторони роботи, в дисертації порушено ряд питань, що носять дискусійний характер або можуть трактуватися неоднозначно, що є нормальним для інноваційної тематики. Нижче виділено декілька таких моментів:

1. Правосуб'єктність штучного інтелекту. Одним із теоретичних питань, яке викликає наукові дискусії, є можливість надання штучному інтелекту статусу суб'єкта права (тобто визнання його правосуб'єктності). Автор приділив увагу цій проблемі у розділі 2.2 і дійшов висновку, що розглядати ШІ як самостійного суб'єкта права наразі передчасно та неправомірно (с. 80–81). Здобувач аргументовано зазначає, що чинна правова доктрина і законодавство України визнають суб'єктами лише фізичних та юридичних осіб, а штучний інтелект за своєю природою є витвором людини і може розглядатися лише як об'єкт цивільних прав (с. 80). Така позиція узгоджується з традиційними підходами, однак питання про правовий статус високорозвинених AI-систем залишається відкритим у світовій науці. Деякі фахівці припускають, що у майбутньому надати автономним системам обмежену правосуб'єктність було б доцільно (наприклад, у формі концепції «електронної особи» в ЄС). В дисертації ця точка зору згадується і критично оцінюється (с. 79–80), проте рецензент вважає за можливе подальше обговорення: чи не варто було б автору глибше проаналізувати аргументи прихильників правосуб'єктності ШІ, аби ще більш переконливо обґрунтувати свою контрпозицію. Втім, відмова від наділення ШІ правами виглядає достатньо обґрунтованою в межах існуючого правового поля, тому це швидше теоретичний аспект, ніж недолік роботи.

2. Спеціальний режим для БПТЗ vs. існуючі правові конструкції. Автор пропонує запровадити спеціальний цивільно-правовий режим для безпілотних транспортних засобів. Хоча ця пропозиція в цілому обґрунтована, вона породжує дискусійне питання: наскільки радикальним має бути такий окремий режим і чи не можна обійтися адаптацією існуючих правових інститутів? У роботі частково розглянуто можливість застосування традиційних конструкцій (наприклад, інституту відповідальності за шкоду від джерела підвищеної небезпеки) із відповідною модернізацією їх положень (с. 114–118). Автор, по суті, пропонує модифікувати

критерії вини та безвинної відповідальності, щоб врахувати специфіку БПТЗ (с. 115–118). Це свідчить про гнучкий підхід. Однак залишається відкритим питання, де пролягає межа між «спеціальним режимом» і адаптацією чинних норм. Дисертант міг би чіткіше визначити, які саме положення слід викласти в окремому законодавчому акті або розділі, а які – інтегрувати в уже існуючі кодекси (ЦК, закони про транспорт тощо). Наприклад, у дисертації запропоновано зміни до Цивільного кодексу, але їхня форма подана у вигляді загальних рекомендацій. Можливо, для повноти картини варто було б надати проєкт конкретних статей чи норм – це б зміцнило прикладну цінність роботи. Втім, слід зауважити, що рівень опрацювання проблеми і без того високий: питання балансу між новим та старим правовим регулюванням автор усвідомлює і обговорює (с. 130–138, щодо поєднання цивільно-правових, адміністративних та технічних підходів). Таким чином, цей момент є більше предметом подальших досліджень, ніж критичним недоліком дисертації.

На підставі проведеного аналізу хотілося б висловити декілька конструктивних зауважень і пропозицій, які можуть бути використані автором для покращення роботи або розвитку дослідження в майбутньому:

1. Конкретизація законодавчих пропозицій. Як зазначалося, дисертант підготував низку пропозицій щодо змін до законодавства (ЦК України та інші акти) з метою врегулювання статусу і відповідальності БПТЗ. Було б корисно, аби в тексті роботи (особливо у висновках) ці пропозиції були виписані більш предметно – наприклад, у формі проектних формулювань статей або пунктів, які пропонується додати чи змінити. Це надало б рекомендаціям більшої прикладної чіткості і полегшило б використання результатів дослідження законотворцями. Звісно, дисертація – це не законопроект, проте стислий виклад конкретних норм (наприклад: «доповнити статтю такою-то частиною такого змісту...») підкреслив би практичну значимість роботи. Рецензент радить авторові у подальших публікаціях або під час підготовки автореферату включити такі конкретизовані пропозиції.

2.Розширення компаративістської перспективи. Робота вже містить солідний порівняльний аналіз (США, ЄС, окремі європейські та азійські країни). Можливим шляхом підсилення дослідження могло б стати додаткове висвітлення досвіду міжнародних організацій або наднаціональних структур у сфері автономного транспорту. Наприклад, у Європейському Союзі нині активно обговорюються та приймаються акти, що стосуються штучного інтелекту (Регламент ЄС про ШІ) та автоматизованих транспортних засобів (можна згадати регуляторні пілотні проекти, директиви щодо відповідальності за продукцію тощо). В дисертації згадується ризик-орієнтований підхід у проекті Акта ЄС про ШІ (с. 258–262, список публікацій), але основний текст міг би більш докладно врахувати останні зрушення європейської політики в цій сфері. Звичайно, ця рекомендація має обмеження в часі: станом на завершення роботи деякі з цих ініціатив ще не набули чинності. Проте при доопрацюванні матеріалів варто актуалізувати дані про міжнародні стандарти (наприклад, нові редакції Правил дорожнього руху ООН для автономних авто, стандарти ISO для систем ШІ в транспорті тощо), щоб підсилити аргументацію на користь запропонованих змін в українському праві.

3. Міждисциплінарні аспекти та етика. Дисертант слушно акцентує, що правове регулювання БПТЗ має враховувати технічні і етичні чинники (с. 130–134). У розвиток цієї тези можна порадити в подальшому приділити більше уваги етично-правовим питанням використання автономних систем. Наприклад, дилеми «алгоритму прийняття рішень» в умовах аварії (так звана проблема «тролейбуса» для автопілотів) або питання забезпечення прозорості алгоритмів ШІ для контролюючих органів – надзвичайно цікаві теми на перетині права, етики й технологій. У рецензованій роботі ці сюжети лише побіжно згадуються, але не аналізуються глибоко. Між тим, вироблення правових вимог до «пояснюваності» рішень ШІ, до відповідності їх етичним стандартам могло б стати логічним продовженням дослідження. Це не є зауваженням у вузькому сенсі (бо не можна охопити неосяжне), радше побажанням на майбутнє: розширити дослідницький горизонт у бік етико-правових проблем, щойно основи правового режиму БПТЗ будуть закладені.

4. Удосконалення термінології та перекладів. Як вже згадувалося, термінологія в роботі дібрана вдало. Можна лише рекомендувати авторові звернути увагу на декілька нюансів. Перш за все, варто уніфікувати використання українських та англійських термінів у тексті: подекуди в дужках наводяться англомовні абревіатури (наприклад, AI, UAV), хоча в переліку умовних позначень (с. 15–18) є їх відповідники. Було б краще при першому згадуванні давати повний український термін з англійською абревіатурою, а надалі вживати українську абревіатуру для цілісності викладу (в роботі так здебільшого і зроблено, це лише зауваження консистентності). Крім того, при цитуванні іноземних джерел автор часто подає власний переклад українською, що є правильно, але часом варто було б додавати оригінальні терміни в дужках для однозначності. Наприклад, термін «product liability» можна було б залишити в дужках поряд з українським перекладом, щоб читачі без зайвого пошуку зрозуміли, про що йдеться (втім, це несуттєва рекомендація). Загалом мова дисертації грамотна, і дрібні редакційні поправки легко внесуться вже на етапі підготовки рукопису до друку.

Наведені рекомендації жодним чином не применшують цінності здобутої наукової роботи. Вони спрямовані на те, щоб допомогти автору зробити добру дисертацію ще кращою. Врахування цих зауважень – справа бажана, але багато в чому такі кроки вже виходять за рамки поставлених у дисертації завдань і можуть лягти в основу наступних публікацій дисертанта.

Враховуючи вищевикладене, дисертаційна робота Явтушенка Олександра Володимировича на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», подана на здобуття наукового ступеня доктора філософії в галузі знань 08 – Право за спеціальністю 081 – «Право» відповідає вимогам п.21, 25 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 (зі змінами), п.6, 8 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 р. № 44 (зі змінами), а її автор – Явтушенко Олександр Володимирович заслуговує на присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Доктор філософії в галузі права, асистент Кравчук Д.В.:

Наукові положення, висновки і рекомендації, сформульовані дисертантом, є аргументованими та переконливими. У роботі для обґрунтування було використано широке коло вітчизняних та зарубіжних наукових джерел цивільного права, законодавство України та окремих зарубіжних держав. Загалом кількість використаних джерел охоплює 158 найменувань, що свідчить про значну аналітичну роботу автора при написання дисертаційного дослідження та розкриття його проблематики.

Автор дисертаційного дослідження продемонстрував високий теоретичний рівень викладу матеріалу, вміння застосовувати наукові методи пізнання об'єктивної дійсності: діалектичний, системно-структурний, формально-догматичний та формально-юридичний, порівняльно-правовий, логіко-семантичний методів), аналізувати наукові джерела та нормативно-правові акти, аргументовано відстоювати власну наукову позицію, а також формулювати теоретичні висновки.

Використання широкого спектру методів пізнання позитивно вплинуло на ступінь обґрунтованості одержаних результатів.

В роботі сформульовано значну кількість авторських положень, зокрема Явтушенко О.В., пропонує суттєво розширити існуюче розуміння природи безпілотних повітряних суден як джерела підвищеної небезпеки. На його думку, сучасні БПЛА не можна оцінювати лише крізь призму їхньої механічної небезпеки, оскільки їх функціонування дедалі частіше здійснюється за умов часткової або повної автономності, що істотно змінює ризиковий профіль таких об'єктів (стор. 120).

Позитивно оцінюючи актуальність і високий науковий рівень проведеного Явтушенком О.В. дослідження, його обґрунтованість і достовірність, наукову новизну, теоретичну та практичну значимість його результатів для вирішення низки правових проблем у сфері інтелектуальної власності, звернемо увагу на дискусійні моменти і висловимо зауваження щодо окремих положень роботи:

1.На стор. 53–54 (підрозділ 2.1) автор стверджує, що штучний інтелект доцільно розглядати як «особливий об'єкт цивільних прав». Разом з тим потребує додаткового обґрунтування, чому саме ШІ повинен отримати відокремлений правовий режим, а не бути включеним у групу інформаційних об'єктів чи програмного забезпечення.

2. На стор. 69–70 (підрозділ 2.2) автор обґрунтовує перспективу надання ШІ статусу об'єкта цивільних прав із «самостійними специфічними властивостями».

При цьому залишилось недостатньо розкритим питання: які саме властивості є настільки унікальними, щоб відокремлювати ШІ від програмного забезпечення, алгоритмів чи автоматизованих систем. Деякі з наведених характеристик (самонавчання, автономність, генерація рішень) характерні не для всього спектра систем ШІ, а лише для окремих видів, що потребує додаткової конкретизації.

3. На стор. 92–93 (підрозділ 2.3) у типізації рівнів автономності БПТЗ автор фактично ототожнює частково автономні системи з системами дистанційного керування.

Зокрема, зазначається, що «частково автономні транспортні засоби можуть виконувати певні функції самостійно» (стор. 92), але водночас опис містить елементи, характерні для дистанційного пілотування. Рецензент вважає, що така класифікація потребує уточнення, оскільки у міжнародних стандартах (SAE, ISO) дистанційно керовані ТЗ не належать до автономних.

4. На стор. 106–110 (підрозділ 3.1) автор розглядає правовий режим безпілотних літальних апаратів, однак лише фрагментарно аналізує питання реєстрації БПЛА в Україні.

У роботі заявлено системний аналіз, але практичні аспекти (зокрема, взаємодія з органами Державної авіаційної служби, вимоги до експлуатації, обмеження у контрольованому повітряному просторі) не подані достатньо повно. Враховуючи сучасні потреби та активне використання БПЛА в Україні, розділ міг би бути більш розширеним.

5. На стор. 125–127 (підрозділ 3.2) правовий режим безпілотних водних та підводних транспортних засобів подано як аналогічний повітряним системам.

Проте БВПТЗ мають іншу природу ризиків (торговельне судноплавство, екологічна безпека, міжнародне морське право), що не відображено в повному обсязі.

6. На стор. 135–139 (підрозділ 3.3) автор аналізує дорожньо-транспортну відповідальність за участю БПТЗ, однак акцент робиться насамперед на порівнянні практики США. Водночас не вистачає більш глибокого аналізу української судової практики та норм національного законодавства про джерела підвищеної небезпеки. Зокрема, не розглянуто питання відсутності у чинному праві категорії «оператор автономного транспортного засобу» та наслідки цього для визначення суб’єкта відповідальності.

7. На стор. 147–152 (розділ 4.1) автор пропонує багаторівневу модель відповідальності (розробник – оператор – власник), але залишається не з’ясованим, який саме елемент має нести первинну відповідальність.

Модель виглядає концептуально, однак її практична імплементація потребує обґрунтування: як розмежовувати порушення алгоритмічного характеру від порушення експлуатаційного та технічного; як встановлювати причинний зв’язок у випадках змішаних технічних збоїв.

8. На стор. 156–159 (розділ 4.2) автор описує можливість запровадження відповідальності без вини (strict liability) для окремих типів автономних систем.

Разом із тим не розкрито достатньо питання: якою має бути межа такої відповідальності, які запобіжники проти її надмірного розширення, та чи відповідає це принципу співмірності (пропорційності), який є базовим у цивільному праві.

9. На стор. 170–175 (розділ 4.3) аналіз страхових моделей подано переважно у теоретичному форматі. Водночас питання страхування автономних систем у країнах ЄС (зокрема вимоги до страхових сум, обов’язковість спеціальних полісів для автономних транспортних засобів) могло б бути розкрито ширше. Також потребує

уточнення, чи можливе включення БПТЗ до сфери дії чинного ОСЦПВ без внесення спеціальних змін.

Висловлені зауваження спрямовані, переважно, на уточнення пропозицій автора і виявлення дискусійних питань, не торкаються концептуальних положень дисертації, а тому не впливають на його загальну позитивну оцінку.

Результати дисертації Явтушенка О.В. мають як теоретичне, так і практичне значення та можуть бути використані як у подальших теоретичних дослідженнях, так і у правотворчій практиці. Таким чином, дисертацію Явтушенка Олександра Володимировича «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» можна охарактеризувати як самостійну завершену кваліфіковану наукову працю, яка містить результати проведених авторкою ґрунтовних досліджень і є важливим внеском як у науку цивільного права загалом, так і у регулювання чинним законодавством України відносин у названій сфері.

Вищезазначене дає підстави для висновку, що дисертація Явтушенка Олександра Володимировича «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» за своїм змістом, науковими результатами, новизною та іншими показниками відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам п. 10 Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами і доповненнями від 19 квітня 2019 року № 283) та 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 р. № 44.

<u>Науковий керівник</u> – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри цивільного права Цюра В.В.

Дисертаційне дослідження Явтушенка О.В. є самостійною науковою працею, в якій чітко зазначено всі використані джерела. Ідеї, положення та гіпотези інших авторів, представлені в дисертації, мають відповідні посилання та використовуються виключно для підтримки аргументів здобувачки та аналізу повноти теоретичного й емпіричного аспектів дослідження.

Явтушенко Олександр Володимирович повністю виконав освітньо-наукову програму Київського національного університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю 081–право, а також самостійно проводив наукове дослідження за темою дисертаційної роботи.

Під час підготовки дисертації та виконання індивідуального плану Явтушенко Олександр Володимирович проявив себе старанним дослідником, відповідальним та дисциплінованим аспірантом. Він має належні наукові знання, достатні для створення нових ідей, розв’язання комплексних проблем у сфері права та дослідницько-інноваційної діяльності, оволодів методологією наукової та педагогічної діяльності, а також провів власне наукове дослідження, результати якого мають належну наукову новизну, теоретичне та практичне значення.

Під час навчання в аспірантурі Явтушенко Олександр Володимирович відвідував аудиторні заняття і проходив усі форми поточного та підсумкового контролю, передбачені навчальним планом та освітньо-науковою програмою аспірантури Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Освітня складова освітньо-наукової програми аспірантури Явтушенко О.В. виконана в повному об'ємі та складається з 43 кредитів Європейської кредитно-трансферної системи.

Наведене дає підстави для висновку про те, що Явтушенко Олександр Володимирович оволодів системними професійними знаннями, науковим і культурним кругозором, який є достатнім для здобуття наукового ступеня доктора філософії, зокрема шляхом засвоєння знань основних концепцій, теоретичних і практичних проблем, історії розвитку галузі науки за спеціальністю 081-Право. Здобувач набув мовних компетентностей, які є достатніми для представлення наукових результатів іноземною мовою в усній і письмовій формі, а також для повного розуміння іншомовних наукових текстів. Явтушенко О.В. оволодів універсальними навичками дослідника, зокрема методологією і методами наукового аналізу, усної та письмової презентації результатів дослідження, підготовкою та проведення навчальних занять та проходження асистентської педагогічної практики.

Виконане О.В. Явтушенком дисертаційне дослідження на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» за науковою складовою є актуальним дослідження, що в собі містить нові наукові положення та висновки.

Рукопис містить наукові положення та нові науково обґрунтовані теоретичні результати проведених здобувачем досліджень, що мають істотне значення для науки приватного права.

У роботі надано визначення низці понять, які мають важливе значення для дослідження цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів.

Зокрема, виваженим є пропоноване здобувачем визначення поняття штучного інтелекту як програмно-технічного комплексу, який є об'єктом цивільних прав, та здатний до автономного аналізу інформації та прийняття самостійних (не запрограмованих заздалегідь) рішень під впливом зовнішніх факторів, прийняття рішень та виконання визначених завдань без безпосереднього втручання людини, наділений специфічними властивостями та здатностями симулювати людську поведінку.

Заслуговує підтримки визначення поняття безпілотного транспортного засобу як будь-якого мобільного апарату, що функціонує без присутності оператора на борту, здатного автономно або частково автономно здійснювати навігацію, орієнтування, ухвалення рішень та виконання транспортних функцій у повітрі, на суші або під водою, з використанням технологій штучного інтелекту або дистанційного керування. Запропоновані визначення враховують сучасні технічні особливості зазначених явищ, що дозволило уточнити їх правову природу та забезпечити більш точне правове регулювання відповідних відносин.

Обґрунтованим є пропозиція О.В. Явтушенка щодо комбінованого застосування принципу рівневої відповідальності (що вищий рівень автономності – то менша роль власника і більша відповідальність технологічного розробника/оператора) з принципом страхового захисту потерпілих (незалежно від рівня, потерпілий має

швидко отримати компенсацію, питання регресів – вторинні), що сприятиме більш ефективному захисту прав потерпілих та стимулюватиме розвиток технологій з дотриманням вимог безпеки.

Достатньо аргументованим є пропозиція автора про доцільність внесення змін до Цивільного кодексу України: включити штучний інтелект до переліку об'єктів цивільних прав (ст. 177 ЦК України) та доповнити Кодекс спеціальною нормою (ст. 180-1 «Штучний інтелект»), яка б легально визначила поняття ШІ (запропоноване автором), визнала системи на його основі джерелами підвищеної небезпеки та встановила особливі положення щодо відповідальності за шкоду, завдану такими системами.

У цілому варто погодитися з автором у тому, що існує необхідність визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із специфічним правовим режимом, що відрізняється від традиційних транспортних засобів. Запропоновано встановити спеціальні норми щодо правового режиму таких засобів, враховуючи їх автономність та здатність до самостійного прийняття рішень. Особливість цих об'єктів полягає у поєднанні матеріальної складової та автономного програмного ядра, здатного генерувати поведінку транспортного засобу без прямого людського втручання, що зумовлює необхідність нових підходів до розподілу відповідальності, страхування та захисту прав потерпілих.

Дисертаційна робота Явтушенка О.В. на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», подана на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» відповідає за змістом, обсягом, науковою новизною, теоретичним та практичним значенням, оформленням 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 (зі змінами), 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 р. № 44 (зі змінами) заслуговує на позитивну оцінку.

Тому є всі підстави рекомендувати дисертаційну роботу до захисту і просити Вчену раду Навчально-наукового інституту права звернутися до Національного агентства з питань оцінювання якості освіти з клопотанням про утворення разової спеціалізованої вченої ради для проведення захисту дисертаційної роботи. У зв'язку з цим прошу кафедру, шановного головуючого, підтримати здобувача в його наукових пошуках та рекомендувати роботу до захисту.

Головуючий на засіданні, доктор юридичних наук, професор, заступник директора Навчально-наукового інституту права Дідич Т.О.:

За результатами заслуховування та обговорення, загалом дисертаційна робота отримала позитивну оцінку членів кафедри, також маємо два позитивні висновки від рецензентів. З огляду на це пропоную рекомендувати дисертацію Явтушенка О.В. до

захисту на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» у разовій спеціалізованій вченій раді.

ВИСНОВОК
про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Явтушенка Олександра Володимировича на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», поданої на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право

Обґрунтування вибору теми дослідження. Стрімкий розвиток безпілотних транспортних засобів (тут і далі – «БПТЗ») та технологій штучного інтелекту зумовлює появу нових явищ, які наразі недостатньо врегульовані правом. Починаючи з останньої третини XX століття, автоматизація та інтелектуалізація технологій займають все більш значуще місце у суспільному житті. Масштаби цього явища спричинили виникнення концепції Четвертої промислової революції, що базується на ідеї переходу від традиційної індустріальної моделі економіки до цифрової та інтелектуальної. Фундаментальна роль у формуванні нової економіки XXI століття відведена технологіям, серед яких особливе місце займають безпілотні транспортні засоби, оснащені штучним інтелектом (тут і далі – «ШІ»).

Еволюція штучного інтелекту бере свій початок у першій половині XX століття. Роботи Бертрана Рассела та Альфреда Норта Вайтхеда, опубліковані у трьох томах «Principia Mathematica» (1910–1913 рр.), заклали основи математичної логіки та показали універсальність формальних систем. У 1943 році Уоррен Маккалок і Уолтер Піттс опублікували працю «Логічне обчислення ідей, властивих нервовій діяльності», що стала фундаментом для розвитку нейронних мереж.

Правова наука почала обговорювати питання взаємодії права та ШІ кілька десятиліть тому, зосереджуючись на використанні штучного інтелекту в правотворчості та правозастосуванні. У роботах Брюса Б'юкенена, Томаса Хедрика, Торна Маккарті, Річарда Сусскінда та інших дослідників розглядалися можливості застосування ШІ для оптимізації юридичної практики.

Питання юридичної відповідальності за дії систем ШІ стають все більш актуальними. Однак сучасний рівень розвитку ШІ вимагає більш детального правового регулювання.

В Україні та інших пострадянських країнах правові дослідження у сфері ШІ та БПТЗ почали з'являтися в останні роки. Вітчизняні науковці, зокрема І. О. Воронова, К. О. Поліщук, Ю. П. Сірута, О. І. Харитонова, досліджують проблеми правового режиму ШІ, питання цивільно-правової відповідальності та відшкодування шкоди, завданої БПТЗ.

Аналіз чинного законодавства України показує, що воно не містить чіткого регулювання щодо БПТЗ та ШІ. Наприклад, Закон України «Про дорожній рух» не передбачає можливості існування безпілотних транспортних засобів, які пересуваються без участі людини. Відсутність правового визначення та регулювання

БПТЗ створює правову невизначеність та потенційні ризики для учасників правовідносин.

У той же час, зарубіжні країни роблять кроки в напрямку правового врегулювання БПТЗ. У Німеччині внесено зміни до Закону про дорожній рух, які дозволяють використання автомобілів зі значною або повністю автоматизованою функцією водіння. У США розробляються федеральні закони, спрямовані на безпечне впровадження та дослідження БПТЗ.

Судова практика також демонструє необхідність правового регулювання. У США в разі ДТП за участю БПТЗ відповідальність може покладатися як на водія, так і на виробника чи компанію, що експлуатує транспортний засіб, залежно від обставин випадку.

Використання БПТЗ та систем, побудованих на основі штучного інтелекту, набуває все більшого поширення в різних сферах суспільного життя. Розвинені країни світу та європейський простір стикаються з необхідністю запровадження правового регулювання суспільних відносин, що виникають за участю автономних транспортних засобів, здатних виконувати складні операції та вирішувати інтелектуальні завдання без безпосереднього втручання людини.

Надання можливості прийняття рішень не людиною, а програмно-технічним комплексом у БПТЗ неминуче створює нові ризики, наслідки яких важко повністю оцінити. Поточне нормативно-правове регулювання України та зарубіжних країн майже не охоплює питання оборотоздатності та цивільно-правової відповідальності як самого штучного інтелекту, так і пристроїв на його базі. У багатьох випадках навіть існуюче нормативно-правове регулювання може бути ефективним, якщо виробники технологій штучного інтелекту забезпечать достатню прозорість у поясненні внутрішніх алгоритмів роботи систем та процесів прийняття рішень.

Метою впровадження БПТЗ є заміна людини в ситуаціях, де вона не завжди здатна швидко та правильно оцінити ситуацію і прийняти обґрунтоване рішення, на технологію, яка може проаналізувати вхідну інформацію та обрати найоптимальніше рішення за частки секунди. Водночас зрозуміло, що з різних причин штучний інтелект також може допускати помилки. Тому необхідно розробити належне нормативно-правове регулювання, яке б визначало створення, використання, функціонування та цивільно-правову відповідальність систем на базі штучного інтелекту.

Розвиток БПТЗ та штучного інтелекту має значний вплив на економіку та суспільство загалом. Такі інновації змінюють виробничі та промислові характеристики широкого спектру товарів і послуг, що важливо для продуктивності праці, зайнятості та конкуренції. БПТЗ можуть мати наслідки, які є глибокими для різних інститутів сучасного суспільства і мають вирішальний вплив на конкретні сфери, зокрема на правове регулювання транспортних засобів, що функціонують на основі нейронних мереж штучного інтелекту.

Правильне законодавче регулювання має бути спрямоване не на обмеження технологічного прогресу, а на забезпечення того, щоб остаточне рішення приймалося з урахуванням безпеки життя і здоров’я громадян, а також недоторканності їх майна. Належна правова регламентація здатна зменшити більшість ризиків, пов’язаних з

використанням штучного інтелекту. Неналежне законодавче регулювання або його відсутність несе ризики появи неякісних або недостатньо протестованих технологій штучного інтелекту, які можуть приймати значущі рішення без належного контролю, що може стати реальною загрозою для суспільства.

Важливо забезпечити розумний баланс між правами людини та глобальним інтересом у технологічному розвитку. Це передбачає створення правових механізмів, які б сприяли інноваціям, одночасно гарантувавши захист прав і свобод людини у сфері використання безпілотних транспортних засобів.

Відтак, вибір теми дослідження обумовлений необхідністю комплексного аналізу теоретичних і практичних аспектів цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Відсутність комплексного правового регулювання в Україні, недостатня розробленість цієї проблематики на теоретичному рівні та потреба у врахуванні зарубіжного досвіду підкреслюють актуальність та значущість цього дослідження. Це дозволить розробити науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства та сприятиме забезпеченню правової визначеності у сфері використання інноваційних технологій.

Актуальність теми дослідження. Стрімкий розвиток науки і техніки, особливо в частині новітніх різновидів транспортних засобів і вдосконалення нейронних мереж, привів до появи нових об’єктів правового регулювання — безпілотних транспортних засобів, що функціонують на основі штучного інтелекту. Це питання є надзвичайно важливим з кількох причин.

Передусім, у сфері цивільного права досі залишаються відкритими питання щодо правового статусу (режиму), умов використання та відповідальності за можливу шкоду, заподіяну такими системами. Нинішня законодавча база має прогалини, а наукова думка ще не запропонувала вичерпних відповідей на ці виклики. Відсутність чіткої правової регламентації для автономних чи частково транспортних засобів і технологій штучного інтелекту породжує правову невизначеність та може створити ризики для всіх сторін правовідносин.

Крім того, сучасні технологічні досягнення та економічні тенденції вимагають системного оновлення цивільного законодавства, яке має враховувати як національний досвід, так і міжнародні практики. У багатьох країнах світу активно розробляються правові механізми для регулювання цієї сфери, що підкреслює необхідність модернізації українського законодавства з урахуванням глобальних стандартів.

Актуальність цієї теми також підтверджується недостатнім її опрацюванням на теоретичному рівні. Визначення ключових понять і характеристик штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів залишається дискусійним питанням у правовій доктрині, що викликає численні наукові суперечки. Відсутність єдиного підходу ускладнює формування ефективного нормативного регулювання.

На додачу, більшість держав і міжнародні організації поки що не мають цілісної нормативної бази, яка б охоплювала всі аспекти використання автономних транспортних систем. Це створює правові прогалини, що можуть спричинити проблеми у практичному застосуванні права та захисті прав учасників правовідносин.

З огляду на це, дослідження питань правового регулювання безпілотних транспортних засобів із використанням штучного інтелекту є надзвичайно важливим. Воно сприятиме розвитку правової науки, вдосконаленню законодавчих норм та забезпеченню правової визначеності у цій інноваційній сфері, що має значення як для суспільства, так і для держави.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у сфері використання та експлуатації безпілотних транспортних засобів, оснащених технологіями штучного інтелекту.

Предмет дослідження – доктринальні підходи, національне та міжнародне цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів і штучного інтелекту як їхньої базової складової, особливості правового режиму штучного інтелекту, а також умови виникнення цивільно-правової відповідальності й механізми відшкодування шкоди, завданої такими засобами.

Мета роботи – на основі аналізу доктринальних джерел, національного та міжнародного законодавства, а також матеріалів судової практики, дослідити особливості цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, визначити специфіку їх правового режиму, розробити науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення законодавства України у сфері експлуатації таких транспортних засобів та відшкодування шкоди, завданої їх використанням.

Для досягнення поставленої мети планується здійснити комплексне дослідження доктринальних підходів до трактування понять безпілотних транспортних засобів і штучного інтелекту, визначити їх ключові характеристики та запропонувати власні визначення цих понять. Особливу увагу буде приділено аналізу існуючих правових норм, що регламентують використання таких транспортних систем як у національному, так і в міжнародному праві.

Також передбачено узагальнення та систематизацію існуючих теоретичних розробок і пропозицій щодо правового регулювання експлуатації безпілотних транспортних засобів. Серед іншого буде досліджено коло суб'єктів, які несуть відповідальність за відшкодування шкоди, спричинених такими засобами, а також встановлено підстави виникнення деліктних зобов'язань та особливості цивільної відповідальності у разі дорожньо-транспортних пригод за їх участю.

Крім того, буде здійснено аналіз основних тенденцій і перспектив розвитку нормативного регулювання цих питань у різних країнах, зокрема з урахуванням матеріалів судової практики. На основі проведеного дослідження планується розробити практичні рекомендації, спрямовані на вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням сучасних технологічних викликів та міжнародного досвіду.

Задля повного розкриття теми та виконання поставленої мети були сформульовані **основні завдання роботи**:

1. Дослідити та систематизувати доктринальні підходи до визначення понять «безпілотний транспортний засіб» та «штучний інтелект», узагальнити їхні ключові ознаки та сформулювати авторські визначення цих понять.

2. Обґрунтувати правовий режим штучного інтелекту як особливого об’єкта цивільних прав, наділеного специфічними властивостями, та визначити місце ШІ в системі об’єктів цивільних прав.

3. Обґрунтувати необхідність виокремлення спеціального правового режиму для безпілотних транспортних засобів, що функціонують на основі штучного інтелекту, відмінного від правового режиму традиційних транспортних засобів.

4. Проаналізувати чинне національне та міжнародне нормативно-правове регулювання у сфері використання безпілотних транспортних засобів, визначити основні тенденції та перспективи розвитку відповідних правових норм щодо регулювання таких об’єктів цивільних прав.

5. Узагальнити та критично оцінити існуючі теоретичні напрацювання щодо цивільно-правових аспектів експлуатації безпілотних транспортних засобів, оснащених штучним інтелектом.

6. Визначити коло суб’єктів, які можуть нести відповідальність за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами, та з’ясувати особливості цивільно-правового регулювання їхньої відповідальності.

7. Встановити підстави виникнення цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами, та запропонувати модель такої відповідальності з урахуванням специфіки цих засобів.

8. Дослідити міжнародний досвід та матеріали судової практики щодо цивільно-правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів, щоб визначити ефективні моделі і підходи, придатні для застосування в Україні.

9. Сформулювати практичні рекомендації щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері використання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту, враховуючи зарубіжний досвід і сучасні технологічні тенденції.

Методологія дослідження. Методологічна основа дисертаційної роботи обумовлена її метою, завданнями, об’єктом та предметом дослідження. У процесі дослідження використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, які забезпечили достовірність отриманих результатів та висновків.

Основоположними методами дослідження є діалектичний, історико-правовий, формально-логічний, системно-структурний, порівняльно-правовий, метод моделювання, аналізу та синтезу, індукції та дедукції.

Діалектичний метод застосовувався протягом усього дослідження для аналізу розвитку правових норм та принципів, що регулюють використання безпілотних транспортних засобів (БПТЗ) та штучного інтелекту (ШІ), у їх взаємозв’язку та динаміці. Цей метод дозволив виявити суперечності та тенденції у правовому регулюванні даної сфери та сформувати цілісне уявлення про об’єкт дослідження.

Історико-правовий метод використовувався при вивченні еволюції правового регулювання транспортних засобів та технологій штучного інтелекту (розділ 1). Завдяки цьому методу було проаналізовано генезис правових норм, що дозволило зрозуміти причини виникнення сучасних проблем та прогнозувати подальший розвиток правового регулювання.

Формально-логічний (догматичний) метод застосовувався для аналізу змісту правових норм, їх систематизації та тлумачення (розділ 2, підрозділи 2.1, 2.2). За допомогою цього методу було здійснено критичний аналіз чинного законодавства України та інших країн щодо регулювання БПТЗ та ШІ, виявлено прогалини та колізії в правовому полі.

Системно-структурний метод дозволив визначити місце норм про безпілотні транспортні засоби та штучний інтелект у системі цивільного права, встановити їх взаємозв'язок з іншими правовими інститутами (розділ 2, підрозділ 2.3). Це сприяло побудові логічної структури дослідження та виявленню системних проблем у правовому регулюванні.

Порівняльно-правовий метод був використаний для зіставлення національного законодавства України з правовими системами інших країн (США, Німеччина, Великобританія, Японія) у сфері регулювання БПТЗ та ШІ (розділ 3). Це дозволило виявити ефективні правові моделі, міжнародні стандарти та практики, які можуть бути імплементовані в українське законодавство.

Метод моделювання застосовувався при розробці рекомендацій щодо вдосконалення законодавства України у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту (розділ 4, підрозділ 4.3). За допомогою цього методу було створено теоретичні моделі правового регулювання, зокрема страхування цивільно-правової відповідальності, які враховують сучасні технологічні тенденції та міжнародний досвід.

Методи аналізу та синтезу, індукції та дедукції використовувалися при узагальненні теоретичних положень, формулюванні висновків та рекомендацій (протягом усього дослідження). Метод аналізу дозволив детально розглянути окремі елементи правового регулювання, а метод синтезу — об'єднати їх у цілісну систему. Індукція та дедукція сприяли переходу від конкретних фактів до загальних висновків та навпаки.

Інформаційно-правовий метод застосовувався при аналізі нормативно-правових актів, міжнародних угод та рекомендацій, що регулюють використання ШІ та БПТЗ (розділ 2, підрозділ 2.2). Це сприяло систематизації правових джерел та виявленню їх особливостей.

Прогностичний метод використовувався для прогнозування подальшого розвитку правового регулювання у сфері БПТЗ та ШІ, оцінки можливих наслідків прийняття тих чи інших нормативно-правових актів (розділ 4). Це дозволило сформувати обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення законодавства.

Вибір цих методів зумовлений складністю та міждисциплінарністю досліджуваної проблематики, необхідністю комплексного підходу до її вивчення. Застосування зазначених методів забезпечило достовірність отриманих результатів та висновків, їх наукову новизну та практичну значущість.

Комплексний підхід до методології дослідження дозволив всебічно вивчити цивільно-правові аспекти використання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, виявити основні проблеми та запропонувати шляхи їх вирішення. Це сприяло досягненню поставленої мети та виконанню завдань дослідження.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертаційне дослідження є першим комплексним науковим дослідженням в Україні, присвяченим цивільно-правовому регулюванню безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в роботі:

Уперше:

Сформульовано авторські визначення понять «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у контексті цивільного права, які враховують сучасні технологічні особливості та правові аспекти цих явищ. Це дозволило уточнити правову природу штучного інтелекту як програмно-технічного комплексу, що є об'єктом цивільних прав та здатний до автономного аналізу інформації й прийняття самостійних рішень, а також безпілотного транспортного засобу як мобільного апарата, що функціонує без присутності оператора на борту та виконує транспортні функції на основі технологій штучного інтелекту або дистанційного керування. Це дозволяє забезпечити більш точне правове регулювання відповідних відносин та створює передумови для подальшого розвитку доктрини цивільно-правової відповідальності у цій сфері.

Обґрунтовано необхідність визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із специфічним правовим режимом, що відрізняється від традиційних транспортних засобів. Запропоновано встановити спеціальні норми щодо правового режиму таких засобів, враховуючи їх автономність та здатність до самостійного прийняття рішень. Особливість цих об'єктів полягає у поєднанні матеріальної складової та автономного програмного ядра, здатного генерувати поведінку транспортного засобу без прямого людського втручання, що зумовлює необхідність нових підходів до розподілу відповідальності, страхування та захисту прав потерпілих.

Визначено особливості цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами на базі штучного інтелекту. Розроблено нові підходи до визначення суб'єктів відповідальності, зокрема обґрунтовано можливість покладання відповідальності на виробників, власників, операторів та розробників програмного забезпечення. Це сприяє встановленню справедливого та ефективного механізму відшкодування шкоди потерпілим.

Розроблено пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано внести зміни до Цивільного кодексу України та інших нормативно-правових актів з метою встановлення спеціальних норм про цивільно-правову відповідальність, зокрема з презумпцією вини їх власника або оператора незалежно від рівня фактичного контролю над рухом, страхування ризиків та особливості експлуатації таких засобів, враховуючи міжнародний досвід та сучасні технологічні тенденції.

Удосконалено:

Підходи до визначення правового режиму штучного інтелекту в цивільному праві. Обґрунтовано, що штучний інтелект може розглядатися як особливий об'єкт цивільних прав, який має специфічні властивості, що впливають на характер цивільно-правових відносин. Це дозволяє більш точно визначити його місце в системі

цивільного права та забезпечити ефективне правове регулювання відносин, пов'язаних з його використанням.

Наявні положення про підстави та обсяг цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, адаптовано до особливостей безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано конкретизувати критерії вини та умов настання відповідальності, зокрема запрпоновано комбіноване використання принципу рівневої відповідальності (що вищий рівень автономності – то менша роль власника і більша відповідальність технологічного розробника/оператора) з принципом страхового захисту потерпілих (незалежно від рівня, потерпілий має швидко отримати компенсацію, питання регресів – вторинні), що сприятиме більш ефективному захисту прав потерпілих та стимулюватиме розвиток технологій з дотриманням вимог безпеки.

Положення про страхування цивільно-правової відповідальності, пов'язаної з використанням безпілотних транспортних засобів. Розроблено рекомендації щодо запровадження обов'язкового страхування відповідальності власників та операторів таких засобів, враховуючи міжнародний досвід та специфічні ризики, пов'язані з їх експлуатацією.

Дістали подальшого розвитку:

Твердження про необхідність комплексного правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, яке поєднує цивільно-правові, адміністративно-правові та технічні аспекти. Підкреслено важливість міждисциплінарного підходу до вирішення правових проблем у цій сфері та необхідність узгодження правових норм з технічними стандартами та етичними принципами.

Положення про адаптацію існуючих правових інститутів до нових технологічних реалій. Обґрунтовано можливість застосування існуючих правових конструкцій з їх відповідною модифікацією для регулювання відносин, пов'язаних з використанням штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, без порушення системності правової регламентації.

Рекомендації щодо гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та практиками у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту. Запропоновано врахувати положення актів Європейського Союзу (у першу чергу, Акту про Штучний інтелект) та інших міжнародних організацій при вдосконаленні українського законодавства, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та конкурентоспроможності України на міжнародному рівні.

Відмінність одержаних результатів від відомих раніше полягає в тому, що в дисертації вперше в українській правовій науці здійснено комплексний аналіз цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту з урахуванням сучасних технологічних тенденцій та міжнародного досвіду. На відміну від попередніх наукових праць, що зосереджувалися на фрагментарному вивченні окремих аспектів (правовому режимі штучного інтелекту, питань відповідальності або технічних стандартів), у цьому дослідженні запропоновано цілісну концепцію правового режиму безпілотних транспортних засобів як особливих

об’єктів цивільних прав, розроблено авторські визначення базових понять, обґрунтовано нові моделі розподілу цивільно-правової відповідальності та моделей її страхування, а також внесено конкретні пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням європейських і міжнародних тенденцій.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості їх використання:

У законодавчій діяльності при розробці та вдосконаленні нормативно-правових актів у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та забезпеченню правової визначеності.

У правозастосовній практиці при вирішенні спорів, пов’язаних з експлуатацією безпілотних транспортних засобів та відшкодуванням шкоди, завданої їх використанням, що дозволить забезпечити справедливий розподіл відповідальності та ефективний захист прав потерпілих.

У науково-дослідній діяльності для подальшого розвитку теоретичних положень щодо правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, що сприятиме збагаченню наукової думки та розробці нових наукових підходів.

У навчальному процесі при викладанні дисциплін, пов’язаних з цивільним правом та правовим регулюванням інноваційних технологій, що підвищить якість підготовки фахівців та їх готовність до роботи в умовах розвитку сучасних технологій.

Таким чином, результати дослідження мають важливе теоретичне та практичне значення для розвитку правової науки, вдосконалення законодавства України та практичного вирішення актуальних правових проблем, пов’язаних з використанням безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту.

Особистий внесок здобувача. Усі висновки, узагальнення, пропозиції та наукові положення дисертаційного дослідження виконані здобувачем особисто. У роботі не використано ідей або розробок, що належать співавторам. У випадках, коли в опублікованих наукових працях, виконаних у співавторстві, були використані результати спільних досліджень, у тексті дисертації надано відповідні посилання та зазначено конкретний особистий внесок здобувача в такі роботи.

Здобувачем самостійно здійснено комплексний аналіз теоретичних та практичних аспектів цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, розроблено авторські визначення ключових понять, обґрунтовано наукові положення та висновки, що виносяться на захист. Усі результати дослідження, включаючи розробку рекомендацій щодо вдосконалення законодавства України у відповідній сфері, є особистим внеском здобувача.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертації обговорювались на кафедрі цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, а також були оприлюднені та обговорювалися на таких міжнародних і національних науково-практичних конференціях: The II International Scientific and Practical Conference «Discussions for the improvement of science» (16–18 січня 2023 р., м. Берлін), The IX

International Scientific and Practical Conference «Promising ways of information technology development» (13–15 листопада 2023 р., м. Більбао), Розвиток приватно-правових відносин на шляху до європейської інтеграції. Матвєєвські цивілістичні читання (18 жовтня 2024 р., м. Київ), The II International Scientific and Practical Conference «Current problems of self-development and self-improvement of a person» (13–15 січня 2025 р., м. Антверпен), The XIII International Scientific and Practical Conference «Science and new technologies: problems and ways to solve them» (31 березня – 2 квітня 2025 р., м. Роттердам).

Публікації. За темою дисертації в наукових фахових виданнях України опубліковано п’ять наукових статтей, а також п’ять тез доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Список опублікованих праць за темою дисертації

Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Явтушенко О. В. Проблеми та перспективи правового режиму безпілотних літальних апаратів в Україні. Право і суспільство. 2023. Т. 2, № 2. С. 120–127. URL: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.18
2. Явтушенко О. В. Теоретико-правовий аналіз ризик-орієнтованого підходу в Акті про штучний інтелект та оцінка його впливу на розвиток систем штучного інтелекту у безпілотниках в Європейському союзі. Право і суспільство. 2024. № 3. С. 105–111. URL: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.3.17
3. Явтушенко О. В. Ознаки безпілотних транспортних засобів як об’єктів цивільних прав. Право і суспільство. 2025. № 1. С. 153–158. URL: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.1.23
4. Явтушенко О. В. Цивільно-правові аспекти правового регулювання безпілотних наземних транспортних засобів. Приватне та публічне право. 2025. № 1. С. 35–42. URL: https://doi.org/ 10.32782/2663-5666.2025.1.6
5. Явтушенко О. В. Цивільно-правові аспекти правового регулювання безпілотних водних і підводних транспортних засобів. Право і суспільство. 2025. № 2. С. 128–135. URL: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.2.19

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Явтушенко О. Окремі проблеми регламентації правового статусу безпілотних транспортних засобів на воді. The II International Scientific and Practical Conference «Discussions for the improvement of science» : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Берлін, 16–18 січ. 2023 р. 2023. С. 130–133.
2. Явтушенко О. Суб’єкти цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем. The IX International Scientific and Practical Conference «Promising ways of information technology development» : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Більбао, 13–15 лист. 2023 р. 2023. С. 128–133.
3. Явтушенко О. Вплив Акту ЄС про штучний інтелект на приватно-правові відносини в Україні: перспективи саморегулювання ШІ. Розвиток приватно-правових

відносин на шляху до європейської інтеграції. Матвєєвські цивілістичні читання. Матеріали міжн. наук.-практ. конф. Київ, 18 жовт. 2024 р. / В. В. Цюра, В. О. Бажанов, Б. С. Щербина та ін.; відп. ред. В. В. Цюра. К.:2024. – С. 124-129.

4. Явтушенко О. Certain aspects of legal features of unmanned vehicles. The II International scientific and practical conference «Current problems of self-development and self-improvement of a person» : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Антверпен, 13–15 січ. 2025 р. 2025. С. 66–69.

5. Явтушенко О. The commercial exploitation of AI-based autonomous vehicles: legal challenges and regulatory perspectives. The XIII International scientific and practical conference «Science and new technologies: problems and ways to solve them» : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Роттердам, 31 бер.–02 кві. 2025 р. 2025. С. 57–58.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається з двох анотацій (українською та англійською мовами), вступу, дев'яти підрозділів, які об'єднані в чотири розділи, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертаційного дослідження становить 238 сторінок, з них основного тексту – 217 сторінок. Список використаних джерел включає 158 найменувань і займає 21 сторінку.

Характеристика особистості здобувача. Явтушенко Олександр Володимирович з 01.10.2022 року по теперішній час навчається в аспірантурі на кафедрі цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Явтушенко Олександр Володимирович повністю виконав освітньо-наукову програму на кафедрі цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю 081 «Право», а також самостійно проводив наукове дослідження за темою дисертаційного дослідження.

Під час підготовки дисертації та виконання індивідуального плану Явтушенко О.В. зарекомендував себе як відповідальний та дисциплінований аспірант, який має відповідні наукові знання, достатні для того, щоб провести власне дослідження, результати якого мають наукову новизну, теоретичне значення, а також можуть бути використані у практичній діяльності.

У ході навчання в аспірантурі О.В. Явтушенко відвідував заняття та проходив усі форми поточного та підсумкового контролю, що передбачені навчальним планом, а також освітньо-науковою програмою аспірантури Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Оцінка мови та стилю дисертації. Дисертація написана з правильним вживанням юридичної та спеціальної термінології. Стиль викладення в дисертації матеріалів досліджень, наукових положень, висновків і рекомендацій забезпечують легкість і доступність їх сприйняття.

Рецензенти рекомендують: відповідно до **п.15** 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 р. № 44, ***пропонується такий склад разової ради:***

Голова ради: Безклубий Ігор Анатолійович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Рецензенти:

Панова Людмила В'ячеславівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

Кравчук Дарина Василівна, доктор філософії в галузі права, асистент кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Офіційні опоненти:

Мічурін Євген Олександрович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільно-правових дисциплін Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна;

Шишка Наталія Віталіївна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного, трудового та господарського права Харківського національного університету внутрішніх справ.

Усі члени разової спеціалізованої вченої ради не мають реальний чи потенційний конфлікт інтересів щодо здобувача Явтушенка Олександра Володимировича (зокрема, є її близькою особою) та/або її наукового керівника.

У результаті попередньої експертизи дисертації **Явтушенка Олександра Володимировича** і повноти публікації основних результатів дослідження

УХВАЛЕНО:

1. Затвердити висновок про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Явтушенка Олександра Володимировича на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів».

2. Констатувати, що за актуальністю, ступенем наукової новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Явтушенка О.В. відповідає спеціальності 081 Право та 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, п. п. **6, 7, 8 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 р. № 44.

3. Рекомендувати дисертацію Явтушенка О.В. на тему: «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» до захисту на здобуття ступеня доктора філософії у разовій спеціалізованій вченій раді за спеціальністю 081 Право.

4. Рекомендувати вченій раді Навчально-наукового інституту права затвердити склад разової спеціалізованої вченої ради:

Голова ради: Безклубий Ігор Анатолійович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Рецензенти:

Панова Людмила В'ячеславівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка;

Кравчук Дарина Василівна, доктор філософії в галузі права, асистент кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Офіційні опоненти:

Мічурін Євген Олександрович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільно-правових дисциплін Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна;

Шишка Наталія Віталіївна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного, трудового та господарського права Харківського національного університету внутрішніх справ.

Результати голосування щодо рекомендації до захисту дисертації Явтушенка Олександра Володимировича

«За» – 17

«Проти» – немає

«Утримались» – немає

Рішення прийнято одноголосно.

Презентація Явтушенка Олександра Володимировича 12 слайдів на 6 стор. додається.

Директор
Навчально-наукового
інституту права
доктор юридичних наук, професор **Оксана ВАСИЛЬЧЕНКО**

Головуючий на засіданні:
Заступник директора Навчально-наукового інституту права, доктор юридичних наук, професор **Тарас ДІДИЧ**

Секретар засідання **Оксана КОШОВА**

Міністерство освіти і науки України

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Навчально-науковий інститут права

Кафедра цивільного права

ЯВТУШЕНКО ОЛЕКСАНДР ВОЛОДИМИРОВИЧ

ДИСЕРТАЦІЯ

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Галузь знань 08 – «Право»
Спеціальність 081 – «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня **доктора філософії**

Науковий керівник: **Цюра Вадим Васильович**
доктор юридичних наук, професор

Актуальність теми дослідження

Актуальність теми обумовлена тим, що:

- Стрімкий розвиток технологій (зокрема, поява безпілотних ТЗ на базі ШІ) випереджає чинне правове регулювання, створюючи нові об'єкти правовідносин;
- Існують суттєві законодавчі прогалини у визначенні правового режиму штучного інтелекту та безпілотних систем та механізмів цивільної відповідальності за заподіяну ними шкоду;
- Відсутня єдина теоретична база та цілісна міжнародна практика, що вимагає модернізації національного законодавства для усунення правової невизначеності щодо безпілотних транспортних засобів;
- Міністерство цифрової трансформації працює над Стратегією розвитку штучного інтелекту в Україні, проте наразі відсутня достатня теоретична база для нормативного регулювання нових об’єктів цивільних прав, виникнення яких пов’язане з розвитком ШІ.

Об’єкт та предмет дослідження

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері використання та експлуатації безпілотних транспортних засобів, оснащених технологіями штучного інтелекту.

Предметом дослідження є доктринальні підходи, національне та міжнародне цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів і штучного інтелекту як їхньої базової складової, особливості правового режиму штучного інтелекту, а також умови виникнення цивільно-правової відповідальності й механізми відшкодування шкоди, завданої такими засобами.

3

Структура дослідження

ВСТУП

Розділ 1. Загальна характеристика та ознаки безпілотних транспортних засобів

Розділ 2. Правове регулювання штучного інтелекту як базової складової сучасних безпілотних транспортних засобів

- *2.1. Загальна характеристика та ознаки штучного інтелекту*
- *2.2. Перспективи розвитку та правової регламентації штучного інтелекту як об’єкта цивільних прав*
- *2.3. Типізація безпілотних транспортних засобів за рівнем використання штучного інтелекту*

Розділ 3. Правовий режим окремих видів безпілотних транспортних засобів

- *3.1. Правовий режим безпілотних літальних апаратів*
- *3.2. Правовий режим безпілотних наземних транспортних засобів*
- *3.3. Правовий режим безпілотних водних і підводних транспортних засобів*

Розділ 4. Перспективи цивільно-правової регламентації режиму окремих видів транспортних засобів у законодавстві України та зарубіжних країн

- *4.1. Використання безпілотних транспортних засобів з метою отримання прибутку*
- *4.2. Цивільно-правова відповідальність за шкоду, нанесену безпілотним транспортним засобом*
- *4.3. Моделі та особливості страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, нанесену безпілотним транспортним засобом*

ВИСНОВКИ

4

Наукова новизна

Вперше

Обґрунтовано існування **спеціального правового режиму безпілотних транспортних засобів на базі ШІ як особливих об'єктів цивільних прав**. Запропоновано визнати автономні БПТЗ такими об'єктами із специфічним правовим режимом, відмінним від режиму традиційних транспортних засобів.

Особливість цих об'єктів полягає у поєднанні матеріальної складової та автономного програмного ядра, здатного генерувати поведінку транспортного засобу без прямого людського втручання, що зумовлює необхідність нових підходів до розподілу відповідальності, страхування та захисту прав потерпілих.

Обґрунтовано необхідність запровадження спеціальних норм щодо правового режиму та умов експлуатації таких засобів з огляду на їхню автономність та здатність самостійно приймати рішення без безпосереднього контролю людини. Це дозволяє належним чином врахувати природу новітніх технологій та забезпечити адекватне регулювання відносин, що виникають у зв'язку з їх використанням.

5

Наукова новизна

Вперше

Розроблено **авторську модель цивільно-правової відповідальності** за шкоду, завдану автономними БПТЗ, та визначено особливості такої відповідальності. Дисертаційне дослідження розкриває специфіку деліктної відповідальності за шкоду, спричинену безпілотними транспортними засобами, що керуються штучним інтелектом, та пропонує інноваційні підходи до її реалізації.

Зокрема, вперше **обґрунтовано можливість покладення юридичної відповідальності** за завдану шкоду не лише на безпосереднього експлуатанта (оператора) БПТЗ, але й **на інших суб'єктів**, причетних до створення та функціонування таких систем (виробників обладнання, розробників програмного забезпечення, власників тощо).

6

Наукова новизна

Вперше

Сформульовано **авторські визначення ключових понять**. У дисертації запропоновано оригінальні дефініції понять «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у контексті цивільного права.

7

Наукова новизна

Удосконалено

підходи до **визначення правового режиму штучного інтелекту в цивільному праві**. Науково обґрунтовано, що штучний інтелект доцільно розглядати **як особливий об'єкт цивільних прав**, наділений специфічними властивостями, які впливають на характер цивільно-правових відносин. Такий підхід дозволяє точніше визначити місце ШІ в системі об'єктів цивільних прав та створює підґрунтя для ефективного правового регулювання відносин, пов'язаних із використанням штучного інтелекту у різних сферах (у тому числі як компонента безпілотних транспортних систем).

8

Наукова новизна

Удосконалено

- підходи до **встановлення вини та умов настання відповідальності**: запропоновано конкретизовані критерії вини та визначено випадки, коли відповідальність настає незалежно від вини (режим підвищеної небезпеки). Запропонована модель забезпечує справедливий розподіл відповідальності між усіма залученими сторонами і гарантує ефективний захист прав потерпілих, не стримуючи при цьому інноваційного розвитку технологій

- перелік заходів та надано рекомендації щодо **гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами** у сфері ШІ та автономного транспорту.

Наукова новизна

Дістали подальшого розвитку

рекомендації щодо **запровадження обов'язкового страхування відповідальності власників та операторів БПТЗ**. Для мінімізації ризиків, пов'язаних із використанням БПТЗ, і гарантування відшкодування шкоди потерпілим особам, дисертантом запропоновано впровадити обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників та операторів безпілотних транспортних засобів.

Ураховуючи міжнародний досвід, **упровадження спеціального страхового механізму** дозволить компенсувати шкоду навіть у випадках розмитості вини між людиною і штучним інтелектом (ситуація «без особи-відповідача»), тим самим забезпечивши ефективний захист прав потерпілих та підвищивши довіру суспільства до новітніх технологій.

Зокрема, запрпоновано **комбіноване використання принципу рівневої відповідальності** (що вищий рівень автономності – то менша роль власника і більша відповідальність технологічного розробника/оператора) з принципом страхового захисту потерпілих (незалежно від рівня, потерпілий має швидко отримати компенсацію, питання регресів – вторинні), що сприятиме більш ефективному захисту прав потерпілих та стимулюватиме розвиток технологій з дотриманням вимог безпеки.

Висновки – не включені до положень наукової новизни

- запропоновано внести **зміни до Цивільного кодексу України**: включити штучний інтелект до переліку **об'єктів цивільних прав** (ст. 177 ЦКУ) та доповнити Кодекс **спеціальною нормою** (ст. 180-1 «Штучний інтелект»), яка б легально визначила поняття ШІ (запропоноване автором), визнала системи на його основі джерелами підвищеної небезпеки та встановила особливі положення щодо відповідальності за шкоду, завдану такими системами;

- запропоновано **оновити інші акти**: у законодавстві про дорожній рух – **визнати учасниками руху безпілотні наземні транспортні засоби**, що керуються штучним інтелектом без участі людини-оператора; у повітряному законодавстві – **уточнити визначення безпілотного повітряного судна, врахувавши можливість автономного управління на основі ШІ**; а також ініціювати перегляд окремих міжнародно-правових норм (наприклад, модернізацію відповідних положень Конвенції ООН з морського права) для усунення невизначеності щодо правового режиму безпілотних морських та підводних суден.

11

Практичне значення одержаних результатів

Отримані наукові результати можуть бути використані у:

- **науково-дослідній сфері** – для подальшого розвитку теоретичних положень щодо правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, що сприятиме збагаченню наукової думки та розробці нових наукових підходів;
- **правотворчості** – при розробці та вдосконаленні нормативно-правових актів у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів та штучного інтелекту, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та забезпеченню правової визначеності;
- **правозастосовній практиці** – при вирішенні спорів, пов'язаних з експлуатацією безпілотних транспортних засобів та відшкодуванням шкоди, завданої їх використанням, що дозволить забезпечити справедливий розподіл відповідальності та ефективний захист прав потерпілих;
- **навчальному процесі** – при викладанні дисциплін, пов'язаних з цивільним правом та правовим регулюванням інноваційних технологій, що підвищить якість підготовки фахівців та їх готовність до роботи в умовах розвитку сучасних технологій.

12