Голові разової спеціалізованої вченої ради
Київського національного університету імені Тараса Шевченка,
доктору юридичних наук,
професору кафедри цивільного права
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Безклубому Ігорю Анатолійовичу

РЕЦЕНЗІЯ

**докторки філософії в галузі права,
асистентки кафедри цивільного права
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Кравчук Дарини Василівни
на дисертацію
Явтушенка Олександра Володимировича
«Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів»,
подану на здобуття наукового ступеня доктора філософії в галузі знань 08
«Право» за спеціальністю 081 «Право»**

Актуальність обраної теми дисертаційного дослідження. Стрімкий розвиток науки і технологій, зокрема нових видів транспортних засобів та нейронних мереж, спричинив появу нових об'єктів правового регулювання - безпілотних транспортних систем на основі штучного інтелекту. Це питання є надзвичайно актуальним через низку причин.

У цивільному праві досі залишаються невирішеними питання правового статусу таких систем, умов їх використання та відповідальності за можливу шкоду. Чинне законодавство містить прогалини, а наукова доктрина ще не виробила комплексних підходів, що створює правову невизначеність і потенційні ризики для учасників правовідносин.

Сучасні технології та економічні тенденції потребують оновлення цивільного законодавства із врахуванням національного досвіду та міжнародних стандартів.

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 90.4/24
«30» 12 2025 р.

Багато країн уже розробляють правові механізми для регулювання автономних систем, що підкреслює необхідність модернізації українського права.

Визначення ключових понять і характеристик штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів залишається дискусійним, а відсутність єдиного підходу ускладнює формування ефективного нормативного регулювання. Також більшість держав та міжнародних організацій ще не мають цілісної правової бази, що охоплювала б усі аспекти використання автономних транспортних систем.

Враховуючи це, дослідження правового регулювання безпілотних транспортних засобів із застосуванням штучного інтелекту є важливим для розвитку правової науки, вдосконалення законодавства та забезпечення правової визначеності у цій сфері, що має значення як для суспільства, так і для держави.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації свідчить про її цілісність і глибину наукового підходу. Зміст роботи відповідає спеціальності 081 «Право» в галузі знань 08 «Право» та пропонує розв'язання актуальної правової проблеми -розроблення теоретичних і практичних рекомендацій щодо вдосконалення цивільно-правового механізму регулювання безпілотних транспортних засобів.

Дисертація є одним із перших комплексних досліджень у вітчизняній цивілістичній науці, присвячених проблематиці цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів, визначенню їх правової природи, особливостей використання та відповідальності у разі завдання шкоди. У роботі здійснено системний аналіз національного законодавства України, міжнародно-правових актів та зарубіжного досвіду правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів і технологій штучного інтелекту, що дозволило комплексно дослідити відповідні правові відносини та сформулювати науково обґрунтовані висновки й пропозиції.

Мета та завдання логічно та послідовно сформульовані, що дозволило розкрити тему дисертаційного дослідження. Для досягнення поставленої мети в дисертації були визначені такі завдання:

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

- обґрунтувати правовий режим штучного інтелекту як особливого об'єкта цивільних прав, наділеного специфічними властивостями, та визначити місце ШІ в системі об'єктів цивільних прав.

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

- 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.

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

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

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

- 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.

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

Наукова новизна одержаних результатів обумовлюється тим, що дисертація є першим у вітчизняній цивілістичній науці комплексним дослідженням цивільно-правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів, визначення їх правової природи, особливостей участі у цивільних правовідносинах та відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок їх функціонування.

Наукова новизна одержаних результатів конкретизується у теоретичних положеннях і висновках, найсуттєвішими серед яких є такі.

Вперше:

– сформульовано авторські визначення понять «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у сфері цивільного права, відповідно до яких штучний інтелект розглядається як програмно-технічний комплекс, здатний до автономного аналізу інформації та прийняття рішень, а безпілотний транспортний засіб – як мобільний технічний об'єкт, що функціонує без безпосередньої участі людини та здійснює транспортні функції на основі технологій штучного інтелекту або дистанційного керування, що дозволяє уточнити їх правову природу та особливості правового регулювання;

– обґрунтовано необхідність визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із самостійним правовим режимом, зумовленим поєднанням матеріальної складової та автономного програмного забезпечення, здатного до самостійного формування поведінки без

прямого втручання людини, що потребує встановлення спеціальних норм щодо їх використання, страхування та захисту прав потерпілих;

– визначено особливості цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну безпілотними транспортними засобами, зокрема запропоновано нові підходи до встановлення кола суб'єктів відповідальності, до яких віднесено виробників, власників, операторів та розробників програмного забезпечення, що забезпечує формування ефективного та справедливого механізму відшкодування шкоди;

– розроблено пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері регулювання безпілотних транспортних засобів, які передбачають запровадження спеціальних норм про цивільно-правову відповідальність із презумпцією вини власника або оператора незалежно від рівня фактичного контролю, а також врегулювання питань страхування ризиків і особливостей експлуатації таких засобів з урахуванням міжнародного досвіду та сучасних технологічних тенденцій.

Удосконалено положення щодо:

– визначення правового режиму штучного інтелекту в цивільному праві шляхом обґрунтування його як особливого об'єкта цивільних прав, що має специфічні властивості та впливає на характер цивільно-правових відносин, що дозволяє більш точно визначити його місце в системі цивільного права та забезпечити ефективне правове регулювання відносин, пов'язаних із його використанням;

– адаптації положень щодо підстав і обсягу цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, до особливостей безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, зокрема шляхом уточнення критеріїв вини та умов настання відповідальності, а також запровадження комбінованого підходу, що поєднує принцип рівневої

відповідальності (з урахуванням ступеня автономності системи) та принцип страхового захисту потерпілих, що забезпечує ефективніше відшкодування шкоди та стимулює безпечний розвиток технологій;

– регулювання страхування цивільно-правової відповідальності, пов'язаної з використанням безпілотних транспортних засобів, шляхом розроблення рекомендацій щодо запровадження обов'язкового страхування відповідальності їх власників та операторів із урахуванням міжнародного досвіду та специфічних ризиків експлуатації таких засобів.

Дістали подальшого розвитку положення щодо:

– необхідності комплексного правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, що передбачає поєднання цивільно-правових, адміністративно-правових та технічних аспектів, що дозволяє забезпечити цілісний та міждисциплінарний підхід до вирішення правових проблем у цій сфері;

– адаптації існуючих правових інститутів до нових технологічних реалій, зокрема можливості застосування та модифікації чинних правових конструкцій для регулювання відносин, пов'язаних із використанням штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, без порушення системності правової регламентації;

– гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та практиками, що передбачає врахування положень актів Європейського Союзу, зокрема Акту про Штучний інтелект, та рекомендацій інших міжнародних організацій, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та конкурентоспроможності України на міжнародному рівні;

– визначення безпілотних транспортних засобів як особливих об'єктів цивільних прав, що потребує розроблення авторських визначень базових понять, нових моделей розподілу цивільно-правової відповідальності та моделей страхування ризиків, пов'язаних із експлуатацією автономних систем;

– вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням сучасних технологічних тенденцій та міжнародного досвіду, що забезпечує комплексний аналіз правового режиму безпілотних транспортних засобів та пропонує конкретні заходи щодо регулювання правовідносин у цій сфері.

Робота містить й інші положення, що представляють теоретичну та практичну цінність, відображені у дисертаційному дослідженні. Заслуговує на увагу практична спрямованість дослідження, використання матеріалів наукових джерел та міжнародного досвіду, а також виважені й обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України у сфері правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів.

Основні наукові положення, які виносяться на захист, представлені із зазначенням відмінності одержаних результатів від відомих раніше, що відповідає вимогам до оформлення дисертацій, затверджених наказом Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40.

Дискусійні положення та зауваження щодо змісту дисертації. 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 регулювання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту, варто звернути увагу на дискусійні моменти і висловити зауваження щодо окремих положень роботи:

1. На стор. 70–93 (підрозділ 2.2) дисертант обґрунтовує важливість розвитку міжнародно-правового регулювання штучного інтелекту, вказуючи на його роль у формуванні «правил гри» на глобальному рівні та впливі на національні правові системи. Для підтвердження цієї тези автор наводить низку міжнародних документів рекомендаційного характеру (Окінавська хартія, Рекомендації OECD, документи

G20), а також детально аналізує принципи Азиломарської конференції як приклад формування етичних стандартів у сфері ШІ.

Потребує додаткового обґрунтування пропозиція дисертанта щодо врахування міжнародних принципів і документів «м'якого права» при формуванні національного законодавства про штучний інтелект, зокрема необхідно розуміти, яким чином рекомендаційні норми Азиломарських принципів, Рекомендацій OECD або G20 можуть бути трансформовані у конкретні обов'язкові положення щодо регулювання безпілотних та автономних транспортних систем, щоб забезпечити їх ефективне впровадження та контроль на національному рівні.

Окрім цього автор обґрунтовує перспективу наданні ШІ статусу суб'єкта цивільних прав із «самостійними специфічними властивостями». При цьому залишається недостатньо розкритим питання: які саме властивості є настільки унікальними, щоб відокремлювати ШІ від програмного забезпечення, алгоритмів чи автоматизованих систем.

З огляду на вищевикладене, цікаво на захисті почути позицію дисертанта щодо чіткого співвідношення вищезазначених категорій та критеріїв виокремлення унікальних ознак ШІ.

2. Як зазначає дисертант (стор. 110 - 112), згідно з п. 6 Розділу І Правил використання повітряного простору України, безпілотне повітряне судно визначається як таке, керування яким здійснюється за допомогою спеціальної станції поза межами судна, тобто фактично у режимі дистанційного контролю.

Водночас автор обґрунтовує, що зміни до Повітряного кодексу України 2023 року суттєво розширили це поняття, включивши можливість автономного функціонування таких апаратів, та на цій підставі робить висновок про існування регуляторної прогалини і відсутність правових механізмів для використання автономних БПС.

При цьому дисертант пропонує комплекс заходів, зокрема гармонізацію термінології, запровадження класифікації за рівнями автономності та імплементацію підходів ЄС (EASA), однак такі пропозиції мають загальний характер і не супроводжуються належною конкретизацією механізмів їх реалізації, що ускладнює оцінку їх ефективності та практичної застосовності.

3. На стор. 170–195 (розділ 4.2) 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.

Вказані зауваження не знижують загальної позитивної оцінки дисертаційного дослідження, оскільки стосуються дискусійних питань, що пов'язані передусім із новизною та складністю проблематики цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів, а також відсутністю у науці цивільного права єдиного концептуального підходу до визначення їх правової природи та особливостей правового режиму. Дисертація є завершеною науковою працею, в якій отримано нові обґрунтовані теоретичні результати, що в сукупності мають суттєве значення для розвитку науки цивільного права.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у можливості їх застосування у сфері регулювання використання безпілотних транспортних засобів, зокрема в діяльності органів державної влади, що формують та реалізують політику у сфері транспорту, цифровізації та безпеки, а також у судовій практиці при вирішенні спорів, пов'язаних із використанням таких засобів.

Висновки і пропозиції дисертанта можуть бути використані у нормотворчій діяльності, зокрема при вдосконаленні положень Цивільного кодексу України,

законодавства у сфері транспорту, дорожнього руху, страхування та використання штучного інтелекту.

Крім того, основні положення роботи можуть бути використані при підготовці науково-практичних видань, підручників, навчальних посібників і методичних рекомендацій для наукових працівників, юристів-практиків, викладачів, аспірантів і студентів юридичних закладів вищої освіти.

Матеріали дослідження можуть використовуватись при викладанні таких дисциплін як «Цивільне право», «Транспортне право», «ІТ-право», а також спеціальних курсів, присвячених правовому регулюванню штучного інтелекту та автономних технологій.

Особистий внесок здобувача. Дисертація є науковою працею, що була виконана здобувачем особисто. У роботі висвітлені власні ідеї і розробки автора, що дозволили вирішити поставлені наукові завдання, а також вона містить теоретичні та методичні положення і висновки, сформульовані дисертантом особисто. Використані в дисертаційному дослідженні ідеї, положення, твердження чи гіпотези інших авторів мають відповідні посилання і використані лише для аналізу висновків здобувача та повноти теоретичної складової роботи.

Повнота викладення наукових положень та основних результатів дисертації у наукових виданнях. Основні результати дисертаційного дослідження викладено у п'ятьох наукових статтях, а також п'ятьох тезах доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях

Апробація матеріалів дисертації. Результати дослідження були апробовані на міжнародних науково-практичних конференціях, серед яких: 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).

Відсутність порушень академічної доброчесності. У ході вивчення дисертаційного дослідження та наукових публікацій дисертанта фактів порушень академічної доброчесності не виявлено.

Відповідність дисертації встановленим вимогам. Відповідно до п. 21 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 (із змінами), протягом строку навчання в аспірантурі (ад'юнктурі) аспірант (ад'юнкт) повинен виконати освітню і наукову складові освітньо-наукової програми, зокрема, здобути теоретичні знання, уміння, навички та інші компетентності, достатні для продукування нових ідей, розв'язання комплексних проблем у галузі професійної та/або дослідницько-інноваційної діяльності, оволодіти методологією наукової та педагогічної діяльності, а також провести власне наукове дослідження, результати якого мають наукову новизну, теоретичне та/або практичне значення, опублікувати наукові публікації за темою дисертації, підготувати дисертацію та пройти процедуру атестації разовою спеціалізованою вченою радою на підставі публічного захисту наукових досягнень у формі дисертації. Наукова складова освітньо-наукової програми є її невід'ємною частиною, що реалізується у вигляді індивідуального плану наукової роботи аспіранта (ад'юнкта) та передбачає проведення власного наукового дослідження під керівництвом одного або двох наукових керівників та

оформлення його результатів у вигляді дисертації відповідно до вимог згідно із законодавством.

Відповідно до п. 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 (із змінами) стан готовності дисертації аспіранта (ад'юнкта) до захисту визначається науковим керівником (або консенсусним рішенням двох керівників). Науковим керівником дисертаційної роботи є доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка Цюра Вадим Васильович. Відповідно до висновку наукового керівника дисертація аспіранта Явтушенка О.В. на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 р. № 261 із змінами, 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 із змінами, інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок присудження ступеня доктора філософії та критеріям захисту дисертації доктора філософії. Отже, наукова складова освітньо-наукової програми дисертантом Явтушенко О.В виконана.

Висновок. Дисертаційна робота Явтушенка Олександра Володимировича на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» є самостійною кваліфікаційною науковою працею, що характеризується єдністю змісту, містить нові науково обґрунтовані результати теоретичного та практичного спрямування, отримані в результаті проведених особисто здобувачем досліджень,

які вирішують конкретне наукове завдання щодо формування цілісного підходу до цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів. Отримані результати мають суттєве і важливе значення для галузі знань 08 Право та свідчать про особистий внесок здобувача в юридичну науку, зокрема в цивільне право.

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 (із 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44 (із змінами), а її автор – Явтушенко Олександр Володимирович – заслуговує на присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Рецензент:
докторка філософії в галузі права,
асистентка кафедри цивільного права
Навчально - наукового інституту права
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка **Дарина КРАВЧУК**

ПІДПИС ЗАСВІДЧУЮ
ЗАСТ. ДИРЕКТОРА

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 90 «30» 03 2026 р.