Голові разової спеціалізованої 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

кандидата юридичних наук, доцента,
доцента кафедри цивільного права
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка
Панової Людмили В'ячеславівни
на дисертаційну роботу Явтушенка Олександра Володимировича
«Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів»,
подану на здобуття ступеня доктора філософії
у галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право»

Актуальність теми дослідження. Дисертаційне дослідження Олександра Володимировича Явтушенка присвячене цивільно- правовому регулюванню безпілотних транспортних засобів (БПТЗ) – надзвичайно актуальній темі, що відповідає сучасним викликам цифрової економіки та трансформації приватноправових відносин. Актуальність теми зумовлена комплексом технологічних, правових, економічних і соціальних факторів. Безпілотні транспортні засоби (автомобілі, судна, поїзди тощо) стали реальністю завдяки розвитку штучного інтелекту, сенсорних систем та

КИЇВСЬКИЙ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 89
«30» 01 2026 р.

автоматизованих мереж. Це призвело до виникнення нового типу об'єктів цивільних прав, який поєднує технічні, інформаційні та інтелектуальні компоненти. У зв'язку з чим виникає необхідність у визначенні правового статусу БПТЗ як майна, що має складну систему.

Нині в Україні та більшості країн світу немає спеціального цивільно-правового регулювання безпілотного транспорту. Дискусійними та невизначеними є питання вини, деліктної відповідальності, страхування, договорів перевезення чи оренди таких засобів, що створює правові прогалини у випадках дорожньо-транспортних пригод, шкоди третім особам або порушення прав власності.

Безпілотний транспорт діє на основі алгоритмів, які приймають рішення без безпосередньої участі людини. У зв'язку з чим виникає колізія між технічною автономністю і правовою відповідальністю, яка потребує відповіді на питання: хто є відповідальним за шкоду - власник, виробник, програміст чи сама система. Це потребує переосмислення традиційних категорій вини, причинно-наслідкового зв'язку та ризику в цивільному праві.

Використання БПТЗ у сфері логістики, перевезень і доставки товарів підвищує ризики для споживачів і контрагентів. Відповідно, виникає потреба у договірних моделях та правових гарантіях безпеки користувачів.

Автоматизація перевезень і доставки впливає на економічні відносини та деякі професії, зокрема, водії чи логісти, що вимагає створення нових моделей правової рівноваги між технологічною ефективністю та соціальною справедливістю.

Безпілотний транспортний засіб є частиною ширшої екосистеми цифрових правових об'єктів – разом із штучним інтелектом (ШІ), блокчейном тощо. Тому питання правового режиму даних, що генеруються БПТЗ, конфіденційності, кібербезпеки та власності на алгоритми – це нові тенденції у цивільно-правових дослідженнях.

Все це в сукупності від стрімкого розвитку технологій штучного інтелекту до виникнення автономного транспорту стало умовою виникнення нових правовідносин, які поки що недостатньо врегульовані чинним законодавством, і саме цьому питанню присвячена дисертаційна робота Явтушенка Олександра Володимировича «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів».

Безпосередньо сам автор обґрунтовує актуальність теми у вступі: відсутністю чіткого правового визначення та нормативної бази щодо БПТЗ. Відповідно, така ситуація створює правову невизначеність і ризики для учасників цивільних відносин, що підкреслює нагальну потребу в науковому аналізі та правовому регулюванні цієї сфери (с. 13–15).

У результаті детального ознайомлення з дисертаційним дослідженням варто погодитися з автором, щодо необхідності адаптації цивільного права до викликів технологічної автономності, визначення нових підходів до відповідальності, власності, ризику, договорів і захисту прав у сфері використання безпілотних транспортних засобів. Це дозволило б сформувати цілісну концепцію цивільно-правового статусу БПТЗ та забезпечити баланс між інноваціями, безпекою і правами людини. Саме пошук ефективних механізмів правового регулювання БПТЗ та питання юридичної відповідальності ШІ обумовлює цінність наукових робіт в цьому напрямку. З огляду на вищенаведене є підстави стверджувати, що обрана автором тема дослідження має значний рівень актуальності.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків та рекомендацій, сформульованих у дисертації. 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, список використаних джерел (158 найменувань) та додатки. Загальний обсяг основного тексту – 213 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 наукової 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.

Наукова новизна. 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. Автор уперше сформулював власні дефініції ключових понять – «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у контексті цивільного права, врахувавши сучасні технологічні особливості цих явищ, що свідчить про самостійність наукового мислення. 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, 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. 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 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. 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. Такий підхід відображає сучасні тенденції (зокрема, концепцію product liability щодо високотехнологічної продукції) і сприяє посиленню захисту

прав потерпілих. Крім того, в підрозділі 4.3 розглянуті моделі страхування цивільної відповідальності власників/операторів БПТЗ. Автор удосконалює наявні положення про обов'язкове страхування, пропонуючи запровадити спеціальний страховий механізм для ризиків, пов'язаних з автономними транспортними засобам. 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. 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. Сама ідея комбінованої (рівневої) відповідальності має як теоретичну, так і практичну цінність та є суттєвим науковим результатом. Орієнтація автора дисертаційного дослідження на захист потерпілих слід також оцінити позитивно, так як акцент робиться на ефективному відшкодуванні шкоди незалежно від складності встановлення винного.

- 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. 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. 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

- Безумовно в якості позитивного моменту дисертаційної роботи слід зазначити використання автором порівняльно-правового підходу та практичній спрямованості результатів, що має прояв у сформульованих пропозиціях щодо змін до ЦК України та розвитку спеціального законодавства. Такий підхід підвищує наукову обґрунтованість висновків та прикладне значення.

Щодо оцінки особистого внеску дисертанта Явтушенко О.В., то результати його наукової роботи зводяться до наступного.

У дисертаційному досліджені вперше:

- 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 автору уточнити правову природу штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, що функціонують на його основі, та забезпечити більш точне правове регулювання відповідних відносин.
- 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. Дисертантом запропоновано

встановити спеціальні норми щодо правового статусу таких засобів, враховуючи їх автономність та здатність до самостійного прийняття рішень.

- Визначено особливості цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами на базі штучного інтелекту. Автором дисертаційного дослідження розроблено нові підходи до визначення суб'єктів відповідальності, зокрема обґрунтована можливість покладання відповідальності на виробників, власників, операторів та розробників програмного забезпечення. Це сприяє встановленню справедливого та ефективного механізму відшкодування шкоди потерпілим.
- Автором 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 відповідальність, страхування ризиків та особливості експлуатації таких засобів, враховуючи міжнародний досвід та сучасні технологічні тенденції.

У дисертаційному досліджені вдосконалено:

- Підходи до правового статусу 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, 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.

У дисертаційному дослідженні дістали подальший розвиток ідеї та положення:

- Твердження про необхідність комплексного правового регулювання штучного інтелекту та безпілотних транспортних засобів, яке поєднує цивільно-правові, адміністративно-правові та технічні аспекти. Автором 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 та інших міжнародних організацій при вдосконаленні українського законодавства, що сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання та конкурентоспроможності України на міжнародному рівні.
- На відміну від попередніх досліджень, що розглядали окремі аспекти цієї проблематики, у роботі запропоновано цілісний підхід до вирішення питань правового статусу штучного інтелекту, особливостей відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами, та вдосконалення законодавства у цій сфері.

Повнота викладу наукових положень та основних результатів дисертації у наукових виданнях та практична значущість. Результати дисертації мають виразне прикладне значення. На основі проведеного аналізу автор сформулював конкретні пропозиції щодо вдосконалення законодавства України у сфері БПТЗ. 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. 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 актуальними зарубіжними дослідженнями та нормативними актами. Таким чином, Явтушенко О.В. 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.

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

Зауваження, дискусійні пропозиції та неоднозначні моменти, що мають місце у дисертації. 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. 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, 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. Однак у рецензента виникає ряд питань, зокрема, як співвіднести ШІ з уже відомими категоріями ЦК України (річ, майнове право, нематеріальні блага, результати інтелектуальної діяльності, цифрові об'єкти – чи не виникає дублювання/ накладення правових режимів (право інтелектуальної власності на програму, право власності на комплексну систему, права користувача тощо)? або чи можна вважати автономний ШІ-модуль «складною річчю» або «складним об'єктом» - як тоді вирішувати питання поділу/ спільної власності, якщо різні частини належать різним суб'єктам (модель – одній особі, дані – іншій, платформа – третій)? Ці питання також потребують відповіді, хоча є достатньо дискусійними.

2. У підрозділі 2.3 "Типізація безпилотних транспортних засобів за рівнем використання штучного інтелекту" використано категорію "типізація", однак за своєю суттю запропонований автором поділ є класифікацією, оскільки здійснюється за чітким критерієм – рівнем автономності та використання штучного інтелекту. Типізація передбачає побудову узагальнених ідеальних моделей (типів), однак таких моделей робота не містить. На думку рецензента, автор дисертаційного дослідження припустився методологічної помилки, а саме, використав термін "типізація" замість "класифікації." Класифікація це поділ за чітким, юридично значущим критерієм, саме такий критерій представлений в роботі – крітерій автономності ШІ.

   Сама ідея пов'язати рівень автономності з правовим режимом це дуже сучасна теза, яка відповідає EU AI Act та risk-based моделі. Автор бачить необхідність інтеграції техніки в право та від рівня автономності ШІ розвиває лінію дослідження в напрямку відповідальності, що є дуже перспективним. Проте, на думку рецензента, запропонована автором класифікація має інженерне підгрунтя та важко трансформується у правову модель, яка є

характерною для цивільного права, зокрема, щодо розподілу ризику, моделі відповідальності, контролю над об'єктом тощо. Поділ лише за одним критерієм – рівнем ШІ є недостатнім для фундаментальної правової моделі.

3. 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. Автор, по суті, пропонує модифікувати критерії вини та безвинної відповідальності, щоб врахувати специфіку БПТЗ. 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 (щодо поєднання цивільно-правових, адміністративних та технічних підходів). Таким чином, цей момент є більше предметом подальших досліджень, ніж критичним недоліком дисертації. Раніше, як позитивний момент рецензент відмітила

обгрунтований підхід автора роботи щодо необхідності визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту як особливих об'єктів цивільних прав із специфічним правовим режимом, що відрізняється від традиційних транспортних засобів. Проте, виникає питання чи доцільно виділяти лише один спеціальний режим для всіх типів БПТЗ – повітряних, водних, наземних - чи все ж таки їх правова природа вимагає трьох різних режимів.

4. Додаткового обґрунтування потребує питання договірних зобов'язань та розподілу ризиків - які договори лежать в основі цивільних відносин із ШІ-системами; як у договорі розподіляти або обмежувати відповідальність за алгоритмічні помилки; як договірні відносини між розробником і оператором впливають на розподіл відповідальності перед третіми особами; яку саме модель обов'язкового страхування цивільної відповідальності за БПТЗ варто обрати? Компенсаційний фонд про який зазначає автор для випадків, коли відповідального суб'єкта неможливо ідентифікувати або він неплатоспроможній – як співвідносити його зі страховими виплатами?
5. Автору доречно було б приділити більше уваги обґрунтуванню як саме ШІ та БПТЗ вписуються в поняття "джерела підвищеної небезпеки" в українському праві, зокрема, чи потребує ст. 1187 ЦК або глава 82 спеціальної конкретизації щодо автономних систем? Чи має змінюватися стандарт обережності (об'єктивна міра) для власника БПТЗ порівняно з власником "звичайного" автомобіля? Як доводити причинно-наслідковий зв'язок при автономній поведінці системи – яким чином відрізнити "звичайний технічний збій" від "дефекту алгоритму" чи "неправильного навчання системи"? Чи потрібні спеціальні презумпції причинного зв'язку (як у product liability) на користь потерпілого?

6. Додаткового обґрунтування потребує питання правового статусу публічного реєстру БПТЗ – чи створює він презумпцію достовірності відомостей (аналог державного реєстру речових прав)? чи несуть особи, які вносять відомості до реєстру, окрему деліктну/ договірну відповідальність за їхню недостовірність?
7. 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.
8. Дисертант слушно акцентує, що правове регулювання БПТЗ має враховувати технічні і етичні чинники. У розвиток цієї тези можна порадити в подальшому приділити більше уваги етично-правовим питанням використання автономних систем. Наприклад, дилема «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.

9. Не зважаючи на сильні сторони Розділу IV роботи, як одного з найбільш змістовно насичених у роботі, оскільки містить практично орієнтовані пропозиції щодо правового регулювання безпілотних транспортних засобів. Особливо цінними є підходи автора до моделі розподілу цивільно-правової відповідальності та запровадження страхового механізму захисту потерпілих. Водночас можна поставити питання про можливість більш детального розмежування підстав відповідальності (зокрема, з точки зору співвідношення вини та ризику), що могло б ще більше посилити теоретичну обґрунтованість відповідної моделі.
10. В роботі обґрунтовується доцільність запровадження страхування відповідальності, що заслуговує на підтримку. Разом із тим, видається, що подальша деталізація механізму страхових правовідносин (зокрема, їх співвідношення з існуючими моделями страхування) моглаб стати перспективним напрямком розвитку дослідження.

Слід наголосити, що жоден із наведених дискусійних або спірних моментів не є критичним недоліком роботи. Навпаки, їх поява свідчить про те, що дисертант працює на межі нової проблематики, де неминучі різні точки зору. У своїй роботі автор продемонстрував обізнаність із альтернативними поглядами (що досягається через аналіз широкого кола літератури) і, як правило, чітко обґрунтовує власну позицію. Рецензент розцінює виявлені спірні аспекти як перспективні напрямки для подальшої наукової дискусії, а не як прорахунки автора.

Дисертація «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» є самостійним, завершеним та якісним науковим дослідженням. У роботі отримано нові результати, які мають як теоретичне, так і практичне значення. Автору вдалося всебічно висвітлити актуальну проблему, обґрунтувати низку нових наукових положень (у тому числі власні визначення та концепції відповідальності), а також надати аргументовані рекомендації для законодавця. Сформульовані висновки логічно випливають із проведеного аналізу і належно підкріплені емпіричними даними (аналізом законодавства та доктринальних джерел).

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

Результати дисертації О.В. Явтушенка мають як теоретичне, так і практичне значення, розвивають доктрину цивільного права та можуть бути використані у подальших теоретичних дослідженнях і практиці у проаналізованій сфері.

Загальний висновок.

Ознайомлення з дисертаційним дослідженням Явтушенка Олександра Володимировича на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», дозволяє зробити висновок про цілісність та повноту, комплексність та належний фаховий рівень виконаної наукової роботи, а висновки містять необхідні ознаки наукової новизни та є авторськими.

У цілому, дисертаційне дослідження відповідає «Вимогам до оформлення дисертації», затвердженим Наказом міністерства освіти і науки України від 12.01.2017 р. № 40 (із змінами, внесеними згідно Наказу Міністерства освіти і науки України № 759 від 31.05.2019 р.) та «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.

Підсумовуючи, вважаю, що дисертаційне дослідження Явтушенка О.В. на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» заслуговує на позитивну оцінку, а його автор – Явтушенко О.В. – заслуговує на присудження йому ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

РЕЦЕНЗЕНТ:

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права
Навчально-наукового інституту права
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка Людмила ПАНОВА

ПІДПИС ЗАСВІДЧУЮ
ЗАСТ. ДИРЕКТОРА
Наталія Мельничук

Ідентифікаційний код 02070944 НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА

ПІДПИС ЗАСВІДЧУЮ
ВЧЕНИЙ СЕКРЕТАР НДЧ
КАРАУЛЬНА Н.В
24.03 2026

Ідентифікаційний код 02070944

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 89-1к/19
«30» 03 2026 р.