Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Явтушенко Олександр Володимирович, 1998 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив магістратуру у 2022 році Навчально-науковий інститут права Київського національного університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю 081 Право.

Виконав акредитовану освітньо-наукову програму «Право».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Київського національного університету імені Тараса Шевченка від 23.02.2026 р. № 74-34 у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради:	**Ігоря Анатолійовича БЕЗКЛУБОГО**, доктора юридичних наук, професора, професора кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
Рецензентів:	**Людмили В'ячеславівни ПАНОВОЇ**, кандидата юридичних наук, доцента, доцента кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка;
	Дарини Василівни КРАВЧУК, доктора філософії в галузі права, асистента кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
Офіційних опонентів:	**Євгена Олександровича МІЧУРІНА**, доктора юридичних наук, професора, професора кафедри цивільно-правових дисциплін Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна.
	Наталії Віталіївни ШИШКИ, кандидата юридичних наук, доцента, доцента кафедри цивільного, трудового та господарського права Харківського національного університету внутрішніх справ.

на засіданні «28» квітня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право *Явтушенку Олександру*

Володимировичу на підставі публічного захисту дисертації «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» за спеціальністю 081 Право.

Дисертацію виконано на кафедрі цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

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

Дисертацію виконано у вигляді спеціально підготовленого рукопису українською мовою, що повністю відповідає вимогам пункту 6 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 року № 44 (зі змінами) та містить нові науково-обґрунтовані результати, а саме: сформульовано авторські визначення понять «штучний інтелект» та «безпілотний транспортний засіб» у цивільно-правовому контексті; обґрунтовано правовий режим штучного інтелекту як особливого об'єкта цивільних прав (sui generis), наділеного специфічними властивостями та функціональною автономією ; доведено доцільність визнання безпілотних транспортних засобів особливим різновидом джерела підвищеної небезпеки, що характеризується автономною поведінкою програмного ядра; розроблено авторську модель рівневої цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану автономними системами (власник – оператор – виробник – розробник ПЗ); запропоновано механізм поєднання презумпції відповідальності власника (оператора) з правом регресної вимоги до розробника або виробника у разі встановлення алгоритмічного чи технічного дефекту; удосконалено підходи до обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників та операторів БПТЗ як базового інструменту захисту потерпілих незалежно від складності встановлення вини ; надано конкретні пропозиції щодо модернізації Цивільного кодексу України (зокрема статей 177, 180-1, 1187-1) та спеціального законодавства України у сферах дорожнього руху, авіації та морського права.

Здобувач має 10 наукових публікацій за темою дисертації, з них 5 наукові статті, опубліковані у наукових фахових виданнях України, а також 5 тези доповідей на науково-практичних конференціях:

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

У дискусії взяли участь голова, рецензенти та офіційні опоненти, та висловили зауваження:

Безклубий Ігор Анатолійович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Оцінка позитивна без зауважень.

Панова Людмила В'ячеславівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного права Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Оцінка позитивна із зауваженнями:

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 крітерієм – 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 обґрунтований 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 обгрунтовується 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.

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

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 Азіломарської 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 Азіломарських 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.

Мічурін Євген Олександрович, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільно-правових дисциплін Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Оцінка позитивна із зауваженнями:

1. На стор.13 дисертації автор пише: «Айзек Азімов ще у 1942 році сформулював «три закони робототехніки», які стали етичними нормами для розробників. Однак сучасний рівень розвитку ШІ вимагає більш детального правового регулювання». У зв'язку з цим, що означає фраза: «більш детальне правове регулювання» у цьому контексті? Більш детальне ніж «три закони робототехніки» радянського письменника-фантаста Айзека Азімова?

Яке відношення автора роботи як юриста до широко відомого з вказаних у фантастичному романі: «Робот не може заподіяти шкоду людині», а саме - в сенсі запровадження у бойових літальних дронах штучного інтелекту.

2. Попри достатню джерельну базу, що в цілому дозволила розкрити тему і велику кількість англомовних автор мав би приділити більшу увагу вітчизняній цивілістичній доктрині і використати ще більше наукових праць щодо правових аспектів технології ШІ, на які не має посилань у роботі. Наприклад, Мічурін Є.О. Правова природа штучного інтелекту (2020); Жорнокуй Ю. М. Штучний інтелект: охорона та захист прав людини (етичний аспект) - 2025; Зозуляк О. І. Штучний інтелект як об'єкт цивільно-правового регулювання (2022) тощо. У роботі загалом відсутні посилання на праці вказаних вчених. Попри не зазначення окремих праць вітчизняних вчених, важливі для розкриття тематики наукова за напрямом робота, якою є дисертація часом перевантажена посиланнями на однотипну інформацію з популярних джерел, зокрема: На вулиці Пекіну виїхали повністю безпілотні таксі, 24 Канал; Британія стала першою країною в Європі, яка дозволила пересуватися дорогами на автопілоті, Autogeek; Around the world: 1,000km of fully automated metros (По всьому світу: 1000 км повністю автоматизованих метрополітенів), Railway Technology тощо.

3. У роботі обґрунтовується доцільність встановлення презумпції вини власника або оператора безпілотного транспортного засобу незалежно від рівня фактичного контролю над його рухом. Водночас потребує додаткового уточнення співвідношення такої презумпції з вченням про вину у цивільному праві та межами відповідальності виробника літального апарата та відповідного програмного забезпечення.

4. Автор пропонує розглядати штучний інтелект як особливий об'єкт

цивільних прав. Не заперечуючи наукову обґрунтованість цього підходу, необхідним є більш чітке розмежування правового режиму штучного інтелекту як об'єкта цивільних прав та як складової частини безпілотного транспортного засобу.

5. У дисертації значна увага приділяється питанням страхування цивільно-правової відповідальності. Разом з тим, варто було б більш докладно проаналізувати можливі моделі обов'язкового страхування з урахуванням різних рівнів автономності безпілотних транспортних засобів.

Зазначені зауваження не знижують загального високого наукового рівня дисертаційного дослідження та мають рекомендаційний і дискусійний характер.

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

1. Дискусійним і таким, що потребує додаткового обґрунтування, видається підхід дисертанта щодо категоричного заперечення можливості визнання штучного інтелекту суб'єктом права у майбутньому. У підрозділі 2.1 автор обґрунтовано доводить, що на сучасному етапі розвитку технологій штучний інтелект виступає виключно об'єктом цивільних прав, оскільки не має власної інтенціональності, свідомості чи моральної рефлексії (с. 60, 90). Водночас у роботі згадуються перспективи появи так званого загального штучного інтелекту (AGI) та надінтелекту (ASI), які за своїми когнітивними можливостями потенційно можуть дорівнювати або перевершувати людські (с. 65, 67). У цьому зв'язку постає питання про можливість еволюції правового підходу до таких систем. Зокрема, з огляду на розвиток повністю автономних систем п'ятого рівня (SAE), які здатні приймати рішення без безпосереднього втручання людини та виконувати складні автономні дії, виникає питання щодо доцільності розгляду в перспективі правової конструкції «електронної особи» або квазі-суб'єктності. У цьому контексті доцільним було б почути додаткові міркування автора щодо меж застосування об'єктної концепції штучного інтелекту у разі появи систем із високим рівнем автономності.

2. Потребує додаткової конкретизації запропонований дисертантом механізм реалізації солідарної відповідальності та регресних вимог до розробника програмного забезпечення. Зокрема, у запропонованому проєкті статті 1187-1 Цивільного кодексу України передбачено, що у випадку заподіяння шкоди внаслідок несправності програмного забезпечення виробник відповідної технології несе солідарну відповідальність разом із власником транспортного засобу (с. 149). Водночас у четвертому розділі роботи зазначається, що після здійснення страхової виплати страховик отримує право регресної вимоги до виробника технології (с. 208, 213). Разом із тим виникають питання щодо практичної реалізації такого механізму. Більшість розробників

алгоритмів автономного керування транспортними засобами є транснаціональними корпораціями, а сучасні системи машинного навчання часто функціонують за принципом «чорної скриньки», коли навіть їх розробники не завжди можуть однозначно пояснити логіку окремих рішень алгоритму. У зв'язку з цим виникає питання, яким чином на практиці може бути доведено наявність дефекту програмного забезпечення, а також наскільки реальною є перспектива ефективної реалізації регресних вимог до іноземних виробників технологій у межах національної юрисдикції.

3. Певної деталізації потребує запропонована дисертантом модель дворівневої системи страхування та створення спеціального компенсаційного фонду. Автор обґрунтовує необхідність формування такого фонду, який мав би покривати шкоду, що перевищує ліміти обов'язкового страхування, і пропонує покласти обов'язок сплати внесків до нього на виробників автономних систем (с. 199, 214). Загалом ідея покладення частини фінансових ризиків на виробників технологій виглядає обґрунтованою, оскільки саме вони є ключовими бенефіціарами розвитку відповідних інноваційних рішень. Разом із тим її практична реалізація в умовах України потребує додаткового обґрунтування, оскільки національний ринок безпілотних транспортних засобів наразі переважно формується за рахунок імпортованих технологій. У цьому зв'язку потребує уточнення, за допомогою яких саме правових механізмів держава могла б забезпечити участь іноземних виробників автономних транспортних систем у формуванні такого компенсаційного фонду.

4. Певну дискусійність викликає також використання технічних стандартів класифікації автономності транспортних засобів у тексті пропонованих норм цивільного законодавства. У підрозділі 2.3 дисертант обґрунтовано критикує міжнародну технічну класифікацію рівнів автономності SAE J3016, вказуючи на її інженерно-технічний характер, нечіткість меж відповідальності та недостатнє врахування правових аспектів регулювання (с. 97). Водночас як альтернативу автор пропонує власну юридичну класифікацію автономності безпілотних транспортних засобів (с. 98). Проте, у запропонованому проєкті статті 1187-1 Цивільного кодексу України передбачено, що джерелом підвищеної небезпеки визнаються транспортні засоби, які мають рівень автономності 3 або вищий за міжнародною класифікацією SAE (с. 149). У зв'язку з цим постає питання щодо доцільності закріплення у тексті цивільного законодавства посилань на технічні стандарти, які можуть змінюватися або переглядатися, а також щодо можливості використання більш універсальних правових критеріїв визначення рівня автономності.

Зазначені зауваження та міркування мають переважно рекомендаційний і дискусійний характер, спрямовані на подальше поглиблення наукової дискусії та жодним чином не зменшують загальної високої оцінки представленого дисертаційного дослідження.

Результати відкритого голосування:

«**За**» 5 членів ради,

«**Проти**» 0 членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Явтушенку Олександру Володимировичу ступінь доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081 Право.

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової спеціалізованої вченої ради, доктор юридичних наук, професор **Ігор БЕЗКЛУБИЙ**

Підпис засвідчую
Вчений секретар НАЧ
КАРАУЛЬНА Н В
29.04 2026 р.