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

ВІДГУК
офіційного опонента Шишки Наталії Віталіївни,
кандидата юридичних наук, доцента,
на дисертацію Явтушенка Олександра Володимировича
«Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів»,
подану на здобуття ступеня доктора філософії
з галузі знань 08 «Право» спеціальності 081 «Право»

Актуальність теми дослідження. Тема дослідження, обрана Олександром Володимировичем Явтушенко, є надзвичайно актуальною та значущою як у теоретичному, так і у практичному аспектах. Сучасний етап розвитку суспільства нерозривно пов'язаний зі зміною технологічного укладу та вступом в епоху Четвертої промислової революції, фундаментом якої є цифровізація, автоматизація та інтелектуалізація технологій (с. 13). У цьому контексті поява та стрімке поширення безпілотних транспортних засобів (далі – БПТЗ), що функціонують на базі технологій штучного інтелекту (далі – ШІ), відіграють ключову роль у глобальній трансформації транспортної інфраструктури, промисловості та повсякденного життя (с. 28). Стрімкий розвиток цифрових технологій, систем штучного інтелекту та автоматизованого управління зумовив появу принципово нових технічних об'єктів – безпілотних транспортних засобів, які здатні виконувати транспортні функції без безпосередньої участі людини у процесі керування. Безпілотні транспортні засоби поступово стають невід'ємним елементом сучасної технологічної та економічної системи. Використання таких засобів сприяє підвищенню ефективності транспортних процесів, зменшенню людського фактору у виникненні дорожньо-транспортних пригод, оптимізації логістичних процесів та розвитку інноваційних видів діяльності. Водночас, впровадження автономних транспортних систем породжує нову групу суспільних відносин, пов'язаних із їх створенням, експлуатацією, комерційним використанням та відшкодуванням шкоди, що може бути завдана внаслідок їх функціонування. Як слушно зазначає дисертант, поява БПТЗ як автономних технічних систем формує абсолютно нову групу цивільних правовідносин, які об'єктивно не можуть бути повною мірою врегульовані за допомогою традиційних правових конструкцій (с. 2). Саме тому дослідження правового режиму безпілотних транспортних засобів та пов'язаних з ними правовідносин набуває важливого значення для розвитку сучасної цивілістичної науки.

КИЇВСЬКИЙ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 92 «17» 1
«30» 03 2026р.

Особливої актуальності ця проблематика набуває в умовах сучасних викликів, зокрема в умовах війни на території України, коли безпілотні системи активно використовуються як у військовій, так і у цивільній сферах. Безпілотні транспортні засоби застосовуються для виконання логістичних завдань, моніторингу територій, транспортування вантажів, проведення розвідувальних та рятувальних операцій. У зв'язку з цим питання їх правового регулювання, визначення правового режиму, а також встановлення механізмів цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану такими засобами, набувають особливого значення для забезпечення безпеки суспільства та ефективного функціонування відповідних технологій.

Разом із тим чинне законодавство України не містить комплексного правового регулювання безпілотних транспортних засобів. Як слушно зазначає дисертант, чинне законодавство України, зокрема Закон України «Про дорожній рух», сьогодні не містить чіткого регулювання щодо БПТЗ та ШІ, і взагалі не передбачає можливості існування транспортних засобів, які пересуваються без участі людини (с. 14). Існуючі норми цивільного права були сформовані з урахуванням традиційних транспортних засобів, керування якими здійснюється безпосередньо людиною, що не дозволяє повною мірою врегулювати відносини, пов'язані з використанням автономних транспортних систем. Відсутність комплексної нормативної бази та правового визначення БПТЗ створює правову невизначеність та значні потенційні ризики для всіх учасників правовідносин.

Крім того, євроінтеграційний вектор розвитку нашої держави вимагає імплементації передових міжнародних стандартів. Набуття Україною статусу держави-кандидата на вступ до ЄС актуалізує завдання гармонізації національного законодавства з підходами Європейського Союзу, зокрема з положеннями нового Акту ЄС про штучний інтелект (AI Act) та нормами Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA). У світовій практиці також триває активний пошук ефективних правових моделей регулювання автономних транспортних систем, зокрема шляхом запровадження спеціальних режимів експлуатації таких систем та встановлення механізмів страхування відповідальності за шкоду, заподіяну їх використанням.

Незважаючи на зростання наукового інтересу до зазначеної проблематики, питання цивільно-правового регулювання відносин, пов'язаних із використанням безпілотних транспортних засобів, залишаються недостатньо дослідженими у вітчизняній юридичній науці. Значна кількість аспектів, зокрема визначення їх правового режиму, особливостей участі у цивільному обороті, а також встановлення кола суб'єктів цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну їх використанням, потребують подальшого теоретичного осмислення та наукового обґрунтування.

У зв'язку з цим комплексне дослідження цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів має не лише глибоке теоретичне, але й виразне практичне значення, оскільки покликане розв'язати нагальні проблеми деліктної відповідальності, розподілу ризиків та страхування у сфері використання автономних систем. Отримані результати можуть бути використані у

подальшому розвитку цивільного законодавства України, зокрема у процесі його модернізації та рекодифікації.

Відтак, вибір теми дисертаційного дослідження О.В. Явтушенка є виключно своєчасним і науково обґрунтованим, а його результати відповідають нагальним потребам розвитку правової науки, удосконалення законодавства України та формування сучасного і безпечного інноваційного середовища.

Ступінь розробки проблематики. Проблематика цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів має комплексний характер і перебуває на стику кількох самостійних напрямів сучасної юридичної науки. У вітчизняній правовій доктрині комплексні аспекти правового забезпечення застосування технологій штучного інтелекту досліджували, зокрема, М. В. Михайленко (*«Технології штучного інтелекту у сфері охорони об'єктів промислової власності: проблеми теорії та практики»*, 2025), О. В. Ніколаєва (*«Цивільно-правовий режим творів архітектури, створених з використанням штучного інтелекту: вітчизняний та світовий досвід»*, 2024), Є. А. Тимошенко (*«Правове забезпечення застосування штучного інтелекту в Україні»*, 2024), О. В. Павлюк (*«Цивільно-правова охорона об'єктів права інтелектуальної власності, створених із використанням технологій штучного інтелекту»*, 2024). Водночас окремі комплексні аспекти цивільно-правового регулювання транспортних правовідносин, транспортних послуг, використання транспортних засобів, а також відповідальності та страхування у цій сфері висвітлено у працях І. С. Лукасевич-Крутник (*«Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України»*, 2019), Р. Б. Сірка (*«Цивільно-правове регулювання відносин, що виникають з перевезення залізничним транспортом: теорія та практика»*, 2021), І. П. Голенко (*«Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом»*, 2021), Л. А. Зубкової (*«Цивільно-правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів»*, 2016), Ю. В. Леська (*«Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів»*, 2017), Т. В. Гриняка (*«Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом»*, 2017), О. О. Кульчія (*«Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»*, 2013) та інших учених. Проте комплексні цивілістичні дослідження, присвячені цивільно-правовому регулюванню відносин, пов'язаних із використанням безпілотних транспортних засобів у вітчизняній науці залишаються поодинокими, що й зумовлює актуальність обраної дисертантом теми дослідження.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків та рекомендацій.

Аналіз представленої для відгуку дисертаційної роботи Олександра Володимировича Явтушенка на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів» дає підстави стверджувати, що одержані здобувачем результати дослідження характеризуються науковою новизною, є належним чином обґрунтованими та повністю відповідають визначеній меті й

завданням дисертаційної роботи. Робота є ґрунтовним комплексним дослідженням проблем цивільно-правового регулювання відносин, що виникають у зв'язку зі створенням, використанням та експлуатацією безпілотних транспортних засобів, які функціонують на основі технологій штучного інтелекту.

У дисертації здійснено системний аналіз сучасного стану правового регулювання цієї сфери в Україні та зарубіжних державах, виявлено основні правові прогалини і колізії, а також сформульовано науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України. Наукові положення, висновки та рекомендації дисертації ґрунтуються на комплексному аналізі національного та міжнародного законодавства, доктринальних джерел, а також сучасних наукових підходів до правового регулювання штучного інтелекту та автономних технічних систем. Це забезпечує належний рівень аргументованості отриманих результатів і свідчить про вагомий внесок автора у розвиток цивілістичної науки у сфері правового регулювання інноваційних технологій.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації О. В. Явтушенка, є достатньо високим і підтверджується як логікою побудови дослідження, так і змістом отриманих результатів. Дисертація має чітку внутрішню структуру: від з'ясування загальних ознак безпілотних транспортних засобів, аналізу штучного інтелекту як базової складової сучасних БПТЗ та типізації таких засобів за рівнем використання штучного інтелекту – до дослідження правового режиму окремих видів безпілотних транспортних засобів і, насамкінець, до формулювання пропозицій щодо цивільно-правової відповідальності та страхування шкоди, завданої їх експлуатацією. Саме така послідовність викладу забезпечує належний зв'язок між теоретичною частиною роботи та її прикладними висновками.

Обґрунтованість висновків дисертанта підтверджується тим, що вони спираються не на абстрактні міркування, а на конкретно сформульовані авторські положення. Зокрема, у роботі запропоновано авторські визначення понять «штучний інтелект» і «безпілотний транспортний засіб» у цивільно-правовому контексті, а також науково обґрунтовано доцільність впровадження категорій «обмежений штучний інтелект», «цифрова належна обачність» та «функціональний делінквент». Автор доводить необхідність розгляду БПТЗ як автономних техніко-правових систем, що виступають особливими об'єктами цивільних прав і водночас є специфічним різновидом джерела підвищеної небезпеки, для якого характерна автономна поведінка програмного ядра. Окрім того, у дослідженні розроблено типізацію БПТЗ за рівнем автономності та ступенем використання штучного інтелекту, що створює підґрунтя для диференціації їхнього правового режиму залежно від характеру створюваних ризиків. Важливим свідченням належної аргументованості роботи є також розроблена автором правова модель розподілу цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану БПТЗ, яка передбачає можливість покладення відповідальності на власника, оператора, виробника та розробника програмного забезпечення з урахуванням рівня автономності системи та характеру дефекту, а

також обґрунтування доцільності запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності як базового механізму захисту потерпілих.

Належний рівень обґрунтованості наукових положень дисертації забезпечується використанням комплексної та виваженої методології дослідження. Автор вдало поєднує діалектичний метод з низкою спеціально-наукових методів пізнання. Зокрема, застосування історико-правового методу дозволило проаналізувати ґенезу правового регулювання транспортних засобів, а формально-логічний метод став інструментом для критичного аналізу чинного законодавства та виявлення прогалин у правовому полі України. Також високий ступінь аргументованості висновків підтверджується ґрунтовним порівняльно-правовим аналізом, у межах якого було досліджено досвід США, Німеччини, Великої Британії та Японії, що дозволило виявити ефективні моделі регулювання, придатні для імплементації у вітчизняну правову систему. Важливе значення має використання методу моделювання, за допомогою якого здобувачем розроблено перспективні теоретичні моделі правового режиму БПТЗ та механізмів страхування цивільно-правової відповідальності. Рекомендації щодо гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами ґрунтуються на детальному аналізі положень Акту ЄС про штучний інтелект, що підкреслює євроінтеграційну спрямованість роботи.

Такий системний підхід дає підстави визнати основні результати дисертації внутрішньо узгодженими, належним чином аргументованими та такими, що мають суттєве теоретичне і прикладне значення для розвитку цивілістичної науки.

Серед тверджень, які характеризують наукову новизну дисертаційного дослідження, варто особливо відзначити наступні.

Так, дисертантом сформульовано авторське визначення поняття «штучний інтелект» у контексті цивільного права як програмно-технічного комплексу, який є об'єктом цивільних прав та здатний до автономного аналізу інформації і прийняття самостійних (не запрограмованих заздалегідь) рішень під впливом зовнішніх факторів, наділений специфічними властивостями симулювати людську поведінку (с. 57). Запропонований підхід дозволяє більш чітко окреслити місце технологій штучного інтелекту у системі об'єктів цивільних прав.

Заслуговує позитивної оцінки й обґрунтування необхідності визнання безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту особливими об'єктами цивільних прав із специфічним правовим режимом, відмінним від традиційних транспортних засобів (с. 23). Дисертант переконливо доводить, що поєднання матеріальної складової транспортного засобу та автономного програмного ядра зумовлює потребу перегляду класичних підходів до розподілу цивільно-правової відповідальності (с. 23).

Науково вагомим є також запропонована автором концепція цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами. Дисертант пропонує відійти від традиційної бінарної моделі «заподіювач шкоди – потерпілий» та запровадити модель багаторівневої

відповідальності, що залежить від ступеня автономності системи та рівня впливу конкретних суб'єктів на її поведінку (с. 92).

Окремої уваги заслуговує запропонована автором законодавча новела щодо доповнення Цивільного кодексу України новою статтею 1187-1 «Відповідальність за шкоду, завдану автономним безпілотним наземним транспортним засобом». Запропонована норма передбачає встановлення презумпції вини власника або оператора такого транспортного засобу, визначення автономних транспортних систем як джерела підвищеної небезпеки, запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також можливість покладення солідарної відповідальності на виробника або розробника програмного забезпечення у разі доведення технічної несправності відповідної системи (с. 149–150).

Окрім наведеного, у дисертації удосконалено низку важливих теоретичних положень. Зокрема, заслуговує на увагу аргументована позиція автора щодо недоцільності надання штучному інтелекту статусу суб'єкта права на сучасному етапі розвитку технологій та обґрунтування доцільності збереження за ним статусу об'єкта цивільних прав (с. 60, 90).

Важливим є також удосконалення класифікації безпілотних транспортних засобів. Дисертант не лише проаналізував міжнародну класифікацію SAE J3016, але й вказав на її юридичні недоліки, запропонувавши власну систему класифікації на основі правових критеріїв, зокрема рівня автономності прийняття рішень, наявності операційного контролю, ступеня алгоритмічної складності та юридичної персоніфікації (с. 104).

Не можна не відзначити й запропоновані автором підходи до вдосконалення системи страхування цивільно-правової відповідальності у сфері використання безпілотних транспортних засобів. Зокрема, обґрунтовано доцільність створення дворівневої системи страхування та формування спеціального компенсаційного фонду для відшкодування шкоди потерпілим у випадках, коли винуватця встановити неможливо (с. 214).

Отримали подальшого розвитку й положення щодо необхідності гармонізації національного законодавства України з міжнародними нормами, зокрема документами ICAO, EASA та положеннями Акту Європейського Союзу про штучний інтелект, у сфері використання безпілотних транспортних засобів (с. 25, с. 111). Також заслуговує на увагу розвиток концепції «цифрової належної обачності» як нового стандарту поведінки для власників та операторів безпілотних транспортних засобів, що охоплює обов'язки щодо забезпечення алгоритмічної прозорості та технічної аудійованості автономних систем (с. 92).

У сукупності наведене дозволяє констатувати належний рівень обґрунтованості та наукової новизни отриманих результатів дисертаційного дослідження.

Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, що містяться в дисертації.

Зміст дисертаційної роботи Олександра Володимировича Явтушенка свідчить про належний рівень обґрунтованості сформульованих у ній наукових положень, висновків і рекомендацій. Отримані результати ґрунтуються на

використанні сучасної методології правової науки, поєднанні загальнонаукових і спеціально-юридичних методів, що дало змогу автору комплексно дослідити проблематику цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів.

Позитивною рисою дисертації є належна джерельна база, що охоплює понад 157 найменувань. Автор опрацював широке коло вітчизняних і зарубіжних наукових праць, присвячених проблемам цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів, правовій природі та видам штучного інтелекту, деліктній відповідальності за шкоду, завдану автономними системами, а також питанням страхування цивільної відповідальності та міжнародного досвіду нормативного впорядкування відповідних відносин. Використана джерельна база є достатньою для розкриття теми дослідження, а її зміст свідчить про прагнення здобувача спиратися не лише на доктринальні праці, а й на нормативні акти, міжнародні документи та спеціальні матеріали, що відображають міждисциплінарний характер порушеної проблематики. Це дало можливість критично оцінити існуючі доктринальні підходи та сформувати власну аргументовану позицію щодо правової природи безпілотних транспортних засобів, місця штучного інтелекту в системі об'єктів цивільних прав, особливостей цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану експлуатацією автономних систем, а також напрямів удосконалення вітчизняного законодавства у цій сфері.

Належною є й емпірична основа дослідження. Аргументованість рекомендацій здобувача підтверджується глибоким аналізом: міжнародних стандартів та класифікацій, зокрема технічних критеріїв автономності SAE; законодавства провідних країн світу, таких як США, Німеччина (Закон про дорожній рух), Велика Британія (Закон про автоматизовані ТЗ) та Японія; актів Європейського Союзу, зокрема Регламентів щодо БПЛА та Акту ЄС про штучний інтелект, що забезпечує євроінтеграційну спрямованість роботи.

Важливим свідченням обґрунтованості є логічний зв'язок між теоретичними висновками та конкретними законодавчими пропозиціями. Автор не обмежився загальними тезами, а розробив готові редакції нових статей до Цивільного кодексу України (ст. 180-1 та ст. 1187-1), які впроваджують концепцію багаторівневої деліктної відповідальності та обов'язкового страхування. Такий підхід підкреслює практичну цінність результатів та їх готовність до впровадження у вітчизняну правозастосовну практику.

Рівень виконання поставленого наукового завдання, оволодіння здобувачем методологією наукової діяльності.

Зміст дисертаційної роботи Олександра Володимировича Явтушенка свідчить про належний рівень виконання поставленого наукового завдання та достатній рівень оволодіння автором методологією наукової діяльності. Автором опрацьовано значний масив наукових джерел, нормативно-правового матеріалу, а також матеріалів правозастосовної практики, що стосуються правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів і технологій штучного інтелекту у транспортній сфері. У дисертації широко використано як

національні, так і зарубіжні наукові дослідження, міжнародні нормативні акти та документи, що регулюють використання автономних транспортних систем.

Зокрема, у роботі проаналізовано значний масив наукової літератури, нормативних актів та матеріалів судової практики України, а також окремих зарубіжних держав, зокрема США, Великої Британії, Німеччини, Японії. Такий підхід дозволив автору здійснити комплексне дослідження правових аспектів функціонування безпілотних транспортних засобів та сформувати обґрунтовану наукову позицію щодо вдосконалення цивільно-правового регулювання відповідних відносин.

Послідовність і внутрішня логіка проведеного дослідження зумовлені чітким визначенням мети та завдань дисертаційної роботи, а також коректним окресленням її об'єкта і предмета. Об'єктом дослідження визначено суспільні відносини, що формуються у процесі використання безпілотних транспортних засобів, тоді як предмет дослідження становлять доктринальні підходи та нормативно-правові механізми цивільно-правового регулювання таких відносин. Метою дисертації є всебічне дослідження особливостей цивільно-правового регулювання безпілотних транспортних засобів та вироблення науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства України у відповідній сфері.

Належний науковий рівень дисертаційного дослідження зумовлений обґрунтованим використанням комплексу загальнонаукових і спеціально-юридичних методів наукового пізнання. Так, історико-правовий метод дав можливість простежити становлення та розвиток технологій штучного інтелекту, а також визначити передумови їх правового регулювання (с. 20). За допомогою формально-логічного методу автором здійснено аналіз чинного законодавства та виявлено окремі прогалини у правовому регулюванні відповідних суспільних відносин (с. 21). Використання порівняльно-правового методу сприяло зіставленню положень національного законодавства з підходами, що застосовуються у правових системах інших держав, що дозволило врахувати позитивний зарубіжний досвід при формуванні пропозицій щодо вдосконалення правового регулювання (с. 21). Водночас метод моделювання застосовано для формування нових теоретичних конструкцій, зокрема моделей страхування та розподілу деліктної відповідальності у випадках завдання шкоди безпілотними транспортними засобами (с. 21).

Виклад матеріалу у дисертації супроводжується коректною науковою дискусією, що ведеться з дотриманням вимог академічної доброчесності та етики наукової полеміки. Текст роботи відзначається належним рівнем наукового стилю, точністю використаної термінології, логічністю структури та аргументованістю викладених положень. Сформульовані автором наукові підходи, висновки та пропозиції мають самостійний характер і водночас орієнтовані на практичне застосування.

Оформлення дисертаційної роботи здійснено відповідно до чинних вимог Міністерства освіти і науки України щодо підготовки та оформлення дисертаційних досліджень.

Оцінка змісту дисертації. Дисертаційна робота Олександра Володимировича Явтушенка має логічно вибудувану структуру та відзначається послідовністю викладення матеріалу. Структурно дослідження включає анотації українською та англійською мовами, перелік умовних позначень, вступ, чотири розділи, що об'єднують дев'ять підрозділів, висновки, список використаних джерел та додатки. Загальний обсяг дисертації становить 248 сторінок, з яких 213 сторінок припадає на основний текст роботи. Список використаних джерел налічує 158 найменувань, що свідчить про належний рівень джерельної бази дослідження.

Структурні елементи дисертації є взаємопов'язаними та логічно узгодженими між собою, що забезпечує цілісність викладення матеріалу та дозволяє автору послідовно розкрити поставлені наукові завдання. Побудова роботи демонструє продуману систему дослідження, у межах якої кожен розділ спрямований на вирішення окремих аспектів загальної наукової проблеми.

Дисертаційна робота викладена чіткою науковою мовою, характеризується логічністю викладу та належною аргументованістю положень. У процесі аналізу тексту роботи текстових запозичень без належного посилання на джерела та інших порушень принципів академічної доброчесності не виявлено.

Практичне значення дослідження. Результати дисертаційного дослідження Олександра Володимировича Явтушенка мають важливе прикладне значення та можуть бути використані у різних сферах правової діяльності.

Зокрема, у правотворчій діяльності сформульовані у роботі положення і пропозиції можуть бути використані при вдосконаленні національного законодавства, що регулює використання безпілотних транспортних засобів та технологій штучного інтелекту, зокрема при розробці спеціального нормативного акта у сфері використання автономних транспортних систем, а також при внесенні змін до Цивільного кодексу України та інших актів законодавства, що регулюють відповідні правовідносини. У правозастосовній діяльності результати дослідження можуть бути використані під час вирішення спорів, пов'язаних із завданням шкоди безпілотними транспортними засобами. Запропоновані у дисертації підходи до визначення презумпції відповідальності та розподілу деліктної відповідальності між власниками, користувачами та виробниками автономних систем можуть сприяти формуванню більш послідовної судової практики у цій сфері. У науково-дослідній сфері висновки та теоретичні положення роботи можуть бути використані під час подальших досліджень проблем правового регулювання штучного інтелекту, автономних технічних систем і цифрових технологій у цивільному праві. Крім того, матеріали дисертації можуть бути використані у навчальному процесі під час викладання дисциплін цивілістичного спрямування, зокрема курсів цивільного права, інформаційного права, транспортного права, а також спеціальних навчальних курсів, присвячених правовому регулюванню штучного інтелекту та інноваційних технологій.

Повнота викладу положень дисертації в роботах, опублікованих автором. Основні результати дисертаційного дослідження О.В. Явтушенка знайшли повне відображення у 10 наукових публікаціях. З них 5 статей

опубліковано у фахових наукових виданнях України з юридичних наук, а ще 5 робіт становлять тези доповідей на авторитетних міжнародних науково-практичних конференціях у Берліні, Більбао, Антверпені, Роттердамі та Києві. Це свідчить про належну і широку апробацію результатів дисертації як у вітчизняному, так і в міжнародному науковому просторі.

Дискусійні положення та зауваження щодо дисертації.

Між тим, позитивно оцінюючи науково-теоретичну і практичну значимість, ***дисертаційна робота не позбавлена окремих дискусійних питань***, а отже вимагають додаткової аргументації та пояснень в процесі захисту. Серед них слід зазначити ***наступні***:

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 відповідної технології (с. 208, 213). Разом із тим виникають питання щодо практичної реалізації такого механізму. Більшість розробників алгоритмів автономного керування транспортними засобами є транснаціональними IT-корпораціями (зокрема Tesla, Waymo та ін.), а сучасні алгоритми машинного навчання часто функціонують за принципом так званої «чорної скриньки», коли навіть їх розробники не завжди можуть однозначно пояснити логіку прийняття окремих рішень системою. У зв'язку з цим постає питання, яким чином на практиці український власник БПТЗ або його страхова компанія зможе довести у національному суді наявність дефекту програмного забезпечення відповідної системи, а також наскільки реальною є перспектива ефективної реалізації

регресних вимог до іноземних виробників таких технологій у межах національної юрисдикції.

3. Певної деталізації потребує запропонована дисертантом модель дворівневої системи страхування та створення спеціального компенсаційного фонду. Автор обґрунтовує доцільність запровадження такого фонду (другого рівня страхування), 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 бенефіціарами розвитку та комерційного використання відповідних інноваційних рішень. Водночас її практична реалізація в умовах України потребує додаткового обґрунтування. Національний ринок безпілотних транспортних засобів наразі переважно формується за рахунок імпортованих технологій, а Україна поки не є державою-виробником масових цивільних БПТЗ високих рівнів автономності. У зв'язку з цим потребує уточнення, за допомогою яких саме правових механізмів держава могла б забезпечити участь іноземних виробників автономних транспортних систем у формуванні такого компенсаційного фонду, зокрема чи може йтися про адміністративно-правові або цивільно-правові інструменти, пов'язані з допуском відповідних технологій на національний ринок.

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, чому автор, розробивши власну, більш досконалу з правової точки зору класифікацію, водночас пропонує закріпити у тексті Цивільного кодексу України посилання на критикований ним суто інженерно-технічний іноземний стандарт SAE. У цьому контексті видається доцільним обговорити можливість закріплення у законодавстві саме правових критеріїв визначення рівня автономності без прив'язки до конкретної технічної шкали, яка може змінюватися або переглядатися з часом.

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.

Висновок за результатами вивчення дисертації. Представлена до захисту дисертаційна робота Явтушенка Олександра Володимировича є самостійним, цілісним і завершеним науковим дослідженням, у якому вирішено важливе науково-прикладне завдання, що полягає у формуванні теоретичних засад та розробленні практичних підходів до цивільно-правового регулювання використання безпілотних транспортних засобів, функціонування яких пов'язане із застосуванням технологій штучного інтелекту.

Тема дисертаційної роботи є актуальною для сучасної правової науки та практики, а отримані результати характеризуються науковою новизною, належним рівнем теоретичного обґрунтування та мають важливе значення для подальшого розвитку цивільного законодавства України.

Дисертаційне дослідження відзначається логічністю структури, послідовністю викладу матеріалу та використанням наукового стилю. Сформульовані автором висновки є обґрунтованими, підтверджуються результатами проведеного дослідження, а основні положення роботи апробовано у наукових публікаціях та під час участі автора у науково-практичних конференціях.

Узагальнюючи викладене, можна дійти висновку, що дисертація на тему «Цивільно-правове регулювання безпілотних транспортних засобів», подана на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261, а також Порядку присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44.

Автор дисертації, Явтушенко Олександр Володимирович, заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Офіційний опонент:
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного, трудового
та господарського права ННІ № 1
Харківського національного університету
внутрішніх справ Наталія ШИШКА

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Вх. № 92-14/7
«30» 03 2026 р.