

ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ КОМП'ЮТЕРНОЇ ПРОГРАМИ (АВТОПІЛОТА)

FEATURES OF BRINGING TO ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF PERSONS WHO DRIVE VEHICLES WITH THE HELP OF AUTOPILOT

Риндюк І.І., ад'юнкт кафедри поліцейського права
Національна академія внутрішніх справ

Варивода В.І., к.ю.н., доцент,
професор кафедри поліцейського права
Національна академія внутрішніх справ

У статті досліджено проблемні питання притягнення осіб, які керують транспортними засобами за допомогою комп'ютерної програми (автопілота), до адміністративної відповідальності у сучасних умовах. Проаналізовано досвід іноземних держав та зроблено висновок про потребу в удосконаленні норм чинного законодавства, які регулюють питання адміністративних відносин у сфері порушення Правил дорожнього руху, вчинення дорожньо-транспортних пригод, керування транспортними засобами у стані сп'яніння, без відповідних документів тощо.

Установлено, що перша дорожньо-транспортна пригода за участю автомобіля, який рухався за допомогою комп'ютерної програми (автопілота), сталася у 2016 році у Флориді, під час якої загинув водій-інструктор. За тих умов ні водій, ні автомобіль не помітили перешкоди. З вказаного можна зробити висновок, що існує низка проблем, а саме: аналіз діянь водія транспортного засобу, який увімкнув функцію автопілота, настання шкідливих наслідків у разі дорожньо-транспортної пригоди, відповідальність за нанесення шкоди, недостатня надійність програмного забезпечення тощо. На ринку України розвиток нових продуктів та транспортних технологій призводить до гострої потреби в розробленні правил безпечного їх використання, а також у разі завдання шкоди в процесі їх використання потрібно знайти певні шляхи настання відповідальності за таку шкоду. Доки відсутнє належне врегулювання законодавчих проблем, досить легко учасникам дорожнього руху уникати відповідальності, що може призвести до призупинення належного розвитку у вказаній сфері.

Також порушуються питання про готовність української інфраструктури, українських доріг та українського адміністративного законодавства до прийняття, експлуатації та належного забезпечення транспортних засобів зі штучним інтелектом.

Ключові слова: водій, транспортний засіб, комп'ютерна програма (автопілот), адміністративна відповідальність, штучний інтелект.

The article examines the problematic issues of bringing people who drive vehicles with the help of a computer program (autopilot) to administrative responsibility in modern conditions. The experience of foreign countries is analyzed and it is concluded that it is necessary to improve the current legislation governing administrative relations in the field of traffic violations, road accidents, driving while intoxicated, without proper documents and more.

It is established that the first car accident involving a car moving with the help of a computer program (autopilot) occurred in 2016 in Florida, in which the driver-instructor died. In those conditions neither the driver nor the car noticed an obstacle, from the specified it is possible to draw a conclusion that there are a number of problems, in particular the analysis of actions of the driver of the vehicle which has included function of "autopilot", occurrence of harmful consequences in case of road accident, insufficient software reliability, etc. In the Ukrainian market, the development of new products and transport technologies leads to an urgent need to develop rules for their safe use, and if damage is caused in the process of their use, it is necessary to find certain ways to be responsible for such damage. It is quite easy for road users to avoid responsibility until there is a proper settlement of legislative problems, which can lead to the suspension of proper development in this area.

The issues of readiness of the Ukrainian infrastructure, Ukrainian roads and Ukrainian administrative legislation for the acceptance, operation and proper provision of vehicles with artificial intelligence are also raised.

Key words: driver, vehicle, computer program (autopilot), administrative responsibility, artificial intelligence.

Постановка проблеми. Сьогодні як в Україні, так і у всьому світі, дуже швидких темпів набуває розвиток інформаційних технологій, зокрема й керування транспортними засобами особами із застосуванням та/або за допомогою комп'ютерної програми (автопілота).

З огляду на це, виникає новий вид суспільних відносин, який потребує додаткового нормативно-правового врегулювання та визначення наявних засобів упровадження їх у законодавство. Так, постає нагальне питання щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керували транспортними засобами із застосуванням та/або за допомогою комп'ютерної програми (автопілота), за порушення Правил дорожнього руху (далі – ПДР).

Досліджуючи цю проблему, виявлено низку прогалин у законодавчому регулюванні згаданих суспільних відносин. Навіть коли законодавці починають вишукувати шляхи вирішення вказаного питання, постає значна кількість проблемних питань, які не так просто вирішити та впровадити у чинне законодавство.

Якщо дослідити питання, пов'язані із застосуванням транспортних засобів, які рухаються за допомогою комп'ютерної програми (автопілота), можна виділити як переваги, так і недоліки цього процесу, а також очевидним

є те, що автопілотні транспортні засоби набувають швидких темпів розвитку, однак не всі країни світу встигають адаптувати законодавство в частині його застосування, зокрема й у випадках порушень ПДР саме учасниками, які вмикають в автомобілі функцію комп'ютерної програми (автопілота), довіряють йому управління транспортним засобом, пересуваючись дорогами разом з іншими учасниками дорожнього руху.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ураховуючи важливість проблеми, її дослідженню присвячено праці таких учених, як Б. Фасій, Т. Ківалова, Є. Харитонов, В. Кулініч та інші.

Мета статті – дослідити чинне адміністративне законодавство України щодо готовності до впровадження керування автопілотними транспортними засобами та запропонувати шляхи його вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. Науково-технічний прогрес зумовив появу нового технологічного феномену – автопілотного автотранспорту – транспортного засобу, обладнаного системою автоматичного керування, який здатний пересуватися без участі людини. Такі транспортні засоби мають спеціальне обладнання (камери, сенсори, радари), що забезпечує далекомірне оптичне роз-

пізнання, стереозір, позиціонування на місцевості (GPS), стабілізацію руху, відповідне комп'ютерне забезпечення. Отже, йдеться про створення в перспективі автономної кібернетичної системи з елементами штучного інтелекту. Реальний прорив у цьому напрямі розпочато найпотужнішими світовими автомобільними корпораціями «Tesla», «General Motors», «Google», «Apple» (США), «Nissan», «Toyota» (Японія), «Volkswagen» (ФРН), «Volvo» (Швеція) та іншими автовиробниками. Таким чином, провідним компонентом системи безпеки дорожнього руху, заміником водія є її матеріальний субстрат – автопілотний транспортний засіб. Така трансформація транспортного засобу викликає чимало питань щодо реальних можливостей упровадження цієї новітньої технології та привертає увагу фахівців до процесу становлення автопілотного автотранспорту [8].

З огляду на вищезазначене, суспільству відома значна кількість ситуацій, де за участі «систем штучного інтелекту», тобто автопілотів, трапилася низка порушень ПДР (зокрема й швидкісного режиму), а також ситуацій, які пов'язані з учиненням автопілотним автотранспортом дорожньо-транспортних пригод, які мали місце ще у 2016 році.

Перша резонансна дорожньо-транспортна пригода з автопілотом, як відомо зі світових інформаційних ресурсів, сталася 7 травня 2016 року у Флориді (США), під час якої загинув Джошуа Браун – водій-інструктор автомобіля «Tesla Model S». Керований автопілотом електромобіль на сухій трасі в ясну погоду врізався у фуру на перехресті. У блізі компанії «Tesla» повідомлялося, що «ні автопілот, ні водій не помітили білого кузова вантажівки через яскраве сонячне світло, тому не натиснули на гальма» [10]. Також було підкреслено, що під час активації системи автопілота водій-інструктор повинен постійно тримати руки на кермі й контролювати ситуацію. Компанією наголошено на незвичайності події, оскільки це перша аварія зі смертельним результатом за більше ніж 130 млн. миль випробувань, при цьому автомобілі «Tesla» проїхали 100 млн. миль у режимі автопілота [8].

Слід зазначити, що у Нідерландах найкраща у світі інфраструктура для автопілотних автомобілів: якісні дороги, висока щільність зарядних станцій для електромобілів і покриття мережею 4G більше 80% території країни. Крім того, нормативна база Нідерландів забезпечує можливість для тестування автопілотних автомобілів, а уряд інвестує у створення на дорогах мережі світлофорів, які можуть комунікувати безпосередньо з автомобілем. Крім того, голландці прихильно ставляться до нових технологій, що підтверджує той факт, що 2016 році 6,7% проданих у цій країні нових автомобілів були електромобілями.

У Сінгапурі машини без водіїв можуть їздити разом зі звичайними. У Сінгапурі ухвалено закон, згідно з яким тестові автопілотні автомобілі допускаються до руху на дорогах загального користування. У місті-державі облаштована спеціальна зона, в якій жителі можуть ознайомитися з технологіями, пов'язаними з автопілотами. Громадяни Сінгапуру проявляють найбільшу готовність до користування такими машинами. Інфраструктура не надто поступається голландській, але за кількістю компаній, які займаються автопілотними проектами, азіатська країна поступається європейській, за рахунок чого посідає друге місце в рейтингу.

163 американські компанії, які займаються розробками для машин без водіїв, розташовані в Америці. Концентрація технологічних компаній, розвинений ринок інформаційних технологій, легкість залучення капіталу і безліч фахівців забезпечили Америці велику кількість компаній, які працюють у цій сфері. США відстають від лідерів рейтингу у сфері регулювання та інфраструктури, адже забезпечити у величезній країні щільність електростанцій, порівняну із Сінгапуром, поки не вдалося.

Швеція перебуває попереду за кількістю компаній та інвестицій у технології автопілотів на душу населення. Швеція відстає від США за кількістю компаній, які розробляють цю технологію, якщо рахувати в абсолютних числах, але в розрахунку на кількість жителів вона перевершує американців.

Британський уряд планував увести автівки без водіїв на дороги до 2021 року. Закони Великобританії є одними з найбільш дружніх у ставленні до штучного інтелекту, що керує автомобілем, адже автопілотні автомобілі можуть переміщатися будь-якими автошляхами без отримання спеціальних дозволів та оформлення додаткової страховки. Це зробило Британію тестовим майданчиком для багатьох європейських компаній. Проте країна посіла лише 5-те місце в рейтингу. Сполучене Королівство підвела інфраструктура (мала кількість зарядних станцій і низьке проникнення мережі 4G) [7].

В Україні не спостерігається впровадження правових механізмів щодо експлуатації автопілотних авто, їх правовий статус ще не визначено (на відміну від зарубіжних країн). Також в Україні відсутні окремі закони чи підзаконні акти, які визначають рух автошляхами автопілотних автомобілів або їх придбання. Розвитку автопілотної індустрії за допомогою державних програм теж не спостерігається. Саме тому Україна не включена до переліку держав, у яких незабаром з'являться машини без водіїв. Однак українські компанії займаються розробками продуктів для таких авто.

З огляду на те, що станом на початок 2021 року на українських автошляхах спостерігається значна кількість автомобілів, які обладнані автопілотними системами, та неодноразові випадки керування автівками саме автопілотником, а також виникнення окремих суперечок між поліцією та особою, яка керувала транспортним засобом, зміст національного законодавства щодо притягнення до відповідальності учасників дорожнього руху за допущення автопілотниками порушень ПДР.

Керування транспортним засобом – це умисне виконання особою функцій водія шляхом здійснення технічних дій для приведення транспортного засобу в рух та зрушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості транспортного засобу [5].

Слід зазначити, що відповідно до статті 8 Віденської Конвенції про дорожній рух від 08 листопада 1968 року кожний транспортний засіб або група транспортних засобів, які перебувають у русі, повинні мати водія [4]. Як зазначено в п. 1.10 ПДР, водій – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії [2].

Відповідно до статті 35 Закону України «Про Національну поліцію» є 10 підстав для зупинки транспортного засобу, серед яких виділимо дві: якщо водій порушив ПДР та якщо є очевидні ознаки, які свідчать про технічну несправність транспортного засобу [6].

Виникає гостре питання щодо можливості транспортного засобу, запрограмованого на пересування (здійснення руху), порушити ПДР.

Відповідно до п. 2.3 ПДР водій для забезпечення безпеки дорожнього руху зобов'язаний перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплекти транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу, а також бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, за технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі [2].

Важливим є питання про відсутність складників адміністративного правопорушення, якщо водій «доручив» власні повноваження автопілоту. Він несе відповідальність на загальних засадах чи намагається «перекласти» відповідальність на автопілот.

Також актуальним є питання про можливість притягнення водія транспортного засобу до адміністративної відповідальності за порушення ПДР (зокрема й за статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) «Керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння»).

Отже, п. 27 постанови Пленуму Верховного суду України від 23 грудня 2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» визначено, що для притягнення до відповідальності за статтею 130 КУпАП не має значення те, протягом якого часу особа, яка перебуває у стані сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, керувала транспортним засобом. Правопорушення вважається закінченим від моменту, коли він почав рухатися. Тому рух автомобіля від старту до фінішу може здійснювати комп'ютерна програма. Якщо водій не буде втручатись у керування автомобілем під час руху автопілота, то в його діях не буде складу адміністративного правопорушення за статтею 130 КУпАП, адже автомобілем керує автопілот [5].

Необхідно доповнити статтю 122-2 КУпАП обов'язком водія щодо переведення автомобіля в режим ручного керування у разі виявлення водієм сигналу поліції про зупинку [1].

Також інші статті КУпАП можуть слугувати ідентичним прикладом щодо відсутності складу адміністративного правопорушення, наприклад, стаття 126 КУпАП «Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не показала їх для перевірки». Що стосується цієї тематики, то цікавою є стаття 122-2 КУпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку» [1].

Виробники автомобілів з автопілотом мають передбачити відповідну реакцію програми на вимогу поліції про зупинку транспортного засобу, яка (відповідно до п. 8.9 ПДР) подається за допомогою сигнального диска з червоним сигналом чи світлоповертачем або руки, що вказує на відповідний транспортний засіб та подальше

місце його зупинки; увімкненого пробліскового маячка синього і червоного або лише червоного кольору та (або) спеціального звукового сигналу; гучномовного пристрою; спеціального табло, на якому зазначається вимога про зупинку транспортного засобу [2].

При цьому слід зауважити, що відповідно до підписаної Україною у 2000 р. Угоди ООН 1958 р. «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів» на ринок України допускаються транспортні засоби, конструкція яких була офіційно затверджена та сертифікована в інших країнах-учасниках цієї угоди. Наразі учасниками цієї угоди є 53 країни [9].

Складність правового регулювання суспільних відносин, пов'язаних із використанням автономних транспортних засобів, полягає в тому, що національні правові системи ґрунтуються на традиційному розумінні процесу взаємодії людини й автомобіля, в якому людина керує транспортним засобом і несе відповідальність за шкоду, заподіяну в процесі керування останнім [9].

Висновки. Із вищевказаного можна зробити висновок, що національні дороги та українське законодавство не готове до використання транспортних засобів із використанням комп'ютерної програми (автопілота). На ринку України розвиток нових продуктів та транспортних технологій призводить до гострої потреби в розробленні правил безпечної їх використання, а також у разі завдання шкоди в процесі їх використання потрібно знайти певні шляхи настання відповідальності за таку шкоду. Відсутність законодавчого врегулювання таких проблем дає можливість особам досить легко уникати відповідальності, однак це може призвести до призупинення належного розвитку у вказаній сфері.

Також є низка проблемних ситуацій, зокрема й щодо кваліфікації діянь водія транспортного засобу, який увімкнув функцію автопілота на транспортному засобі, наслідків у разі дорожньо-транспортної пригоди, відповідальності за нанесення шкоди, недостатньої надійності програмного забезпечення тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 р. № 8073-X. URL <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
2. Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів оновлення: 18.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>.
3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07 листопада 2015 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.
4. Конвенція про дорожній рух: Відень 8 листопада 1968 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
5. Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : постанова Пленуму Верховного суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.
6. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.
7. 5 країн, в яких швидше за все з'являться безпілотні автомобілі. URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/novosti/5-krayin-v-iakikh-shvidshie-za-vsie-z-ivliat-sia-biezpilotni-avtomobili>.
8. Мисливий В.А. Розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених безпілотним автотранспортом. *Безпека на дорозі: матеріали круглого столу* (в авторській редакції). (м. Кривий Пір, 24 травня 2018 р.). Кривий Пір, 2018. С. 109–112.
9. Павликівський В.І., Юртаєва К.В. Етико-правові проблеми встановлення кримінальної відповідальності за шкоду, спричинену автономними транспортними засобами. *Вісник кримінологічної асоціації України*: Спецвипуск. 2019. С. 13–23.
10. Первая жертва автопилота. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01_a_8351963.shtml.