

Водночас у Законі визначено інші положення, що мають диспозитивний характер, а саме такі: рішення загальних зборів учасників ухвалюються відкритим голосуванням, якщо інше не передбачено статутом товариства (ч. 1 ст. 33 Закону) [6]; кожен учасник товариства має право бути присутнім на загальних зборах учасників, брати участь в обговоренні питань порядку денного і голосувати з питань порядку денного загальних зборів учасників (ч. 2 ст. 29 Закону) [6].

Отже, можна зазначити, що законодавчі новели щодо порядку проведення загальних зборів учасників товариства з обмеженою відповідальністю й ухвалення ними рішень, хоча й передбачають можливість застосування ефективних механізмів, але потребують більш детального аналізу та доопрацювання у процесі виникнення практичних потреб в їх удосконаленні та визначенні відповідних напрацювань у Законі та статуті товариства з обмеженою відповідальністю.

ЛІТЕРАТУРА

1. Equity and Management: нові можливості для учасників товариств з обмеженою відповідальністю. Юрист та Закон. 2018. № 12. URL: <http://online24.net.ua/products/jurist-i-zakon-liga-articles/liga-jurist-i-zakon-article-12-2018ukr.html>.
2. Бринцев О. Вирішення корпоративних спорів згідно з новим Законом «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю». Мала енциклопедія нотаріуса. 2018. № 4. URL: <https://hr.arbitr.gov.ua/sud5023/pres-centr/publications/606592>.
3. Дейнеко Є., Кильчинська Ю. Корпоративна реформа: чого очікувати бізнесу? *Юридична газета*. № 16 (618). С. 28–29. URL: www.yur-gazeta.com.
4. Модельний статут товариства з обмеженою відповідальністю, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 27 березня 2019 р. № 367.
5. Про електронні довірчі послуги : Закон України від 5 жовтня 2017 р. № 2155–VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 45. Ст. 400. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2155-19>.
6. Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю : Закон України від 6 лютого 2018 р. № 2275–VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 13. Ст. 69. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2275-19>.
7. Сабодаш Р. *Проведення загальних зборів учасників ТОВ у режимі відеоконференції: проблеми ідентифікації учасників. Корпоративне право України та країн Європейського Союзу: новели законодавства* : збірник наукових праць за матеріалами XVI Міжнародної науково-практичної конференції ; за ред. В. Луця. НДІ приватного права і підприємництва імені акад. Ф.Г. Бурчака НАПРН України. Івано-Франківськ, 2018. С. 133–137.

УДК 347.447.52:656.13

АВТОПІЛОТНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ: ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

AUTOPILOT VEHICLES: CIVIL RESPONSIBILITY ISSUES

Фасій Б.В., к.ю.н., доцент кафедри цивільного права
Національний університет «Одеська юридична академія»

Байталюк Д.Р., магістр права
Національний університет «Одеська юридична академія»

У статті досліджуються суспільні відносини щодо питання використання автопілотних транспортних засобів (автомобілів) та компенсації шкоди, завданої в разі дорожньо-транспортної пригоди третім особам. порушується питання відповідності чинної нормативно-правової бази України потребам суспільства в частині визначення суб'єктів компенсації шкоди, завданої автопілотними транспортними засобами. На основі аналізу закордонного досвіду робиться висновок про необхідність доповнення чинних нормативно-правових актів вітчизняного законодавства нормами, які регулюють цивільні відносини відшкодування збитків, завданих автомобілями, якими керує штучний інтелект.

Ключові слова: автопілот, автомобіль, транспортний засіб, цивільна відповідальність, відшкодування шкоди, заподіяння шкоди, штучний інтелект.

В статье исследуются общественные отношения относительно использования автопилотных транспортных средств (автомобилей) и возмещения ущерба, причиненного при дорожно-транспортном происшествии третьим лицам. Поднимается вопрос о соответствии действующей нормативно-правовой базы Украины потребностям общества в части определения субъектов возмещения вреда, причиненного автопилотными транспортными средствами. На основе анализа зарубежного опыта сделан вывод о необходимости дополнения существующих нормативно-правовых актов отечественного законодательства нормами, регулирующими гражданские отношения возмещения вреда, причиненного автомобилями, которыми управляет искусственный интеллект.

Ключевые слова: автопилот, автомобиль, транспортное средство, гражданская ответственность, возмещение вреда, причинение вреда, искусственный интеллект.

Autopilots are introduced globally for both private use and business purposes. Of all the issues faced by lawmakers, the regulation of autopilot vehicles is one of the most difficult. It combines legal, philosophical and economic problems because the legislator needs to deal with artificial intelligence.

The article deals with the problem of regulation of public relations regarding the use of autopilot vehicles (cars) and the compensation of damage caused by accidents to third parties. The question is raised of the compliance of the existing legislation in Ukraine with the needs of society in terms of determining the subjects of compensation for the damage caused by autopilot vehicles.

The purpose of the article is to analyze the existing regulatory framework in the country on the subject of compliance with its urgent needs of society in the matter of regulating the relations of operation of vehicles on automatic control with the help of artificial intelligence and determining ways to improve the existing legislative framework.

Future use of autopilot vehicles can take many forms. Some routes may be fully autopilot, when the passengers are only passengers who may be unskilled or unsuitable for driving, without liability for damage caused by the car. In other cases, a person with a driver's license may

still need a driver to move from autopilot to manual control under certain circumstances. Therefore, it is important that there is a clear distinction between such issues. In Ukraine, the damage to third parties in an accident (for example pedestrians, passengers, another driver) will not be compensated by the manufacturer of the machine for autopilot control, as the legislation does not provide such a right to claim.

On the basis of analyzes of foreign experience, the conclusion is made that it is necessary to supplement the existing domestic legal acts with norms that regulate civil relations for compensation for harm caused by vehicles driven by artificial intelligence.

Key words: autopilot, car, vehicle, civil liability, damages, damage, artificial intelligence.

Постановка проблеми. Сьогодні весь світ перебуває на порозі великих змін через стрімкий розвиток робототехніки, інформаційних технологій та штучного інтелекту, і Україна не може залишатися осторонь цих процесів. Яскравим прикладом такого роду є впровадження як у Сполучених Штатах Америки (далі – США), так і у країнах Європейського Союзу (далі – ЄС) автопілотів для водіїв легкових автомобілів.

У зв'язку із цими змінами гостро постають і питання відповідності законодавчої бази реальності, яка стрімко змінюється під впливом таких інформаційних технологій. З усіх питань, з якими стикаються законодавці, питання регулювання відносин, об'єктом яких є автопілотні транспортні засоби з інтегрованим штучним інтелектом, є одним із найскладніших. Воно поєднує правові, філософські, економічні й інші проблеми.

Автопілот для водіїв має низку як переваг, так і недоліків, але той факт, що автопілоти запроваджують у всьому світі як для приватного користування, так і в бізнесових цілях, наприклад, автоперевізники вантажів, – уже реальність сьогодні.

Стан дослідження теми. Проблеми правового регулювання цивільної відповідальності за завдану шкоду досліджували чимало вітчизняних учених, серед яких Н. Кузнецова, Є. Харитонов, Т. Ківалова, І. Канзафарова й інші. Щодо проблеми компенсації шкоди, завданої автомобілем на автопілотному керуванні, висловлювалися деякі вітчизняні та закордонні фахівці, серед них В. Кулініч, Д. Давидов, Z. Vodnar, W. Cohen, N. Schneider.

Мета статті – зробити аналіз наявної у країні нормативно-правової бази на предмет відповідності її нагальним потребам суспільства в питанні регулювання відносин щодо експлуатації транспортних засобів на автоматичному керуванні за допомогою штучного інтелекту, визначити шляхи вдосконалення чинного законодавства в зазначеній сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Нормативно-правова база стосовно питання широкого використання автомобілів на автопілоті вже вдосконалюється у провідних країнах Європи, а саме у Великобританії, Франції, Німеччині, Швеції та ін. Так, наприклад, міністр автомобільних доріг Великобританії Джессі Норман заявив журналістам: «Великобританія є світовим лідером із досліджень і розробок у транспортній сфері. Оскільки зараз почався безпрецедентний розвиток технологій управління автомобілем, дуже важливо, щоби наші закони йшли в ногу із часом, а Великобританія залишалася одним зі світових лідерів у цій галузі» [1].

Так, у 2018 р. у Великобританії ухвалений Закон «Про автоматизовані й електричні транспортні засоби», яким визначено і чітко розподілено цивільну відповідальність, проте все ще залишається безліч проблем. Уряд установив чіткі параметри регулювання такого роду відносин, зокрема, використання автономних транспортних засобів має відбуватися:

- а) законно;
- б) безпечно;

в) із запровадженням відповідних механізмів для визначення суб'єктів цивільної та кримінальної відповідальності в разі завдання шкоди автопілотними автомобілями [2].

Закон Великобританії «Про автоматизовані й електричні транспортні засоби» визначає автоматизований

транспортний засіб як автомобільний транспортний засіб, який здатний «керувати собою». Це фактично означає, що транспортний засіб здатний працювати в автоматизованому режимі, коли він не контролюється людиною і не потребує моніторингу людиною протягом всього або частини маршруту [2].

Отже, для впровадження належного правового регулювання даного явища в Україні необхідно проаналізувати як позитивні, так і негативні аспекти запровадження автопілотів на автомобілях.

Серед позитивних варто зазначити такі:

- виключення людського чинника як головного джерела аварії. Це має сприяти забезпеченню шляхів;
- штучний інтелект здатний обирати оптимальні (тобто коротші, швидші) маршрути;
- для підприємців це також означає економію ресурсів, які витрачалися на найм водіїв. Нині, відповідно до ст. 8 Конвенції Організації Об'єднаних Націй «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р., кожний транспортний засіб або група транспортних засобів, які перебувають у русі, повинні мати водія [3];
- автопілот не потребує часу на відпочинок у дорозі, на відміну від людини.

Водночас варто наголосити і на деяких негативних характеристиках запровадження автопілотів на автомобілях. Так, нині незрозумілий алгоритм дії безпілотного автомобіля в разі загрози життю декількох осіб. Автомобіль на безпілотному керуванні нині запрограмований на спасіння життя та здоров'я пасажирів такого автомобіля, але трапляються випадки, коли ситуація складалася таким чином, що людських жертв неможливо було уникнути. Як машина має вибирати, ким жертвувати в такій ситуації, нині залишається незрозумілим.

Для програмування поведінки безпілотного транспорту вчені пропонують застосовувати водночас дві етичні теорії: деонтологію й утилітаризм. Прикладом деонтологічної теорії є три закони робототехніки А. Азімова, згідно з якими безпілотний автомобіль повинен жорстко дотримуватися запропонованих правил у будь-якій ситуації. Згідно з утилітаризмом, кожне рішення автомобіля має спрямовуватися на максимізацію корисності такого рішення, тобто зменшення жертв [4].

Що стосується питання цивільної відповідальності, то постає проблема конкурування норм, які регулюють відносини цивільної відповідальності в разі завдання шкоди таким об'єктом учасникам відповідних відносин.

Звернемося до Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), де у ст. 1187 зазначено, що шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, компенсується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом (у нашому випадку – автомобілем) [5]. Така шкода, завдана автомобілем, компенсується незалежно від наявності вини особи, яка на відповідній правовій підставі володіє таким транспортним засобом.

Автомобіль, згідно із чинним законодавством, є об'єктом цивільних прав. Як об'єкт цивільних прав він має низку ознак. Зокрема, право власності на пристрій-автомобіль (до отримання вигляду готової продукції) виникає під час його створення і належить виробнику. На той момент пристрій-автомобіль має тільки родові ознаки. Після державної реєстрації автомобіль набуває індивідуально визначених ознак і кваліфікації автомобіля – стає об'єктом цивільного права й об'єктом цивільного обігу.

Важливо зауважити, що в деяких випадках, наприклад у разі арешту автомобіля, таке майно обмежує власника у здійсненні його права власності.

Отже, застосування даної статті ЦК України виглядає досить логічним, проте варто проаналізувати такі чинники, які все ж таки треба враховувати під час визначення суб'єкта відшкодування збитків, завданих автомобілем на автопілоті.

Передусім автомобіль цілковито автономний від його власника або особи, яка ним користується на законних підставах. Це означає, що така особа тільки визначає місце призначення і не відповідає за маршрут і керування.

До того ж виробники автопілотів переконають у тому, що їхні автопілотні програми враховують під час керування транспортним засобом і вибору маршруту всі дорожні знаки, а також рухомі об'єкти, зміну дорожньої ситуації тощо. Отже, логічним є висновок, що в разі спричинення шкоди автомобілем на автопілоті наявний дефект такої продукції. Зазначимо, що відповідно до чинного законодавства України, а саме згідно зі ст. 7 Закону України «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту у продукції» [6] та § 3 гл. 32 ЦК України, виготовлювач товару зобов'язаний компенсувати шкоду, завдану фізичній або юридичній особі внаслідок конструктивних, технологічних, рецептурних та інших недоліків товару (ст. 1209 ЦК України) [4].

Окрім цього, згідно зі ст. 5 Закону України «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту у продукції», продукція є такою, що має дефект, коли вона не відповідає рівню безпеки, на яку споживач або користувач має право розраховувати, виходячи з усіх обставин, зокрема пов'язаних із розробленням, виробництвом, обігом, транспортуванням, зберіганням, встановленням, технічним обслуговуванням, споживанням, використанням, знищенням (утилізація, перероблення) цієї продукції [6]. Отже, якщо власник автопілотного автомобіля розраховує на абсолютно безпечне керування таким транспортним засобом, то зобов'язання компенсувати шкоду цілком переноситься на виробника автопілота.

Проте під час використання наведених вище положень статей також виникають деякі колізії, адже, відповідно до чинного законодавства, потерпілою особою внаслідок дефекту продукції є споживач або користувач, якому завдано шкоди внаслідок дефекту продукції, а користувачем товару є фізична особа, яка придбаває, замовляє, використовує продукцію для провадження підприємницької діяльності або виконання обов'язків найманого

працівника, чи юридична особа, яка придбаває, замовляє, використовує продукцію (ст. 1 Закону України «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції») [6]. Отже, у результаті аналізу законодавства ми дійшли логічного висновку, що шкода, завдана третім особам у дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП), наприклад, пішоходам, пасажиром, іншому водію, виробником машини на автопілотному керуванні не буде компенсована, оскільки в законодавстві не передбачено такого права вимоги.

Якщо керуватися чинним законодавством, то вбачається, що нині існує така схема компенсації шкоди, спричиненої автомобілем на автоматичному керуванні в разі ДТП. Шкоду, завдану потерпілому, може компенсувати виробник автомобіля на автопілотному керуванні. Шкоду, завдану третій особі, треба відшкодувати власнику такого автомобіля чи особі, яка на законних підставах володіла ним. Проте такий варіант виглядає непривабливим для потенційних користувачів автопілотних транспортних засобів [7].

Окрім дефекту виробника, у питанні завдання шкоди автопілотним автомобілем також постає проблема хакерських атак. Наприклад, хто буде відповідати за шкоду, спричинену впливом хакерів на бортовий комп'ютер такого автопілотного транспортного засобу?

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Майбутнє використання автопілотних транспортних засобів може мати багато форм. Деякі маршрути можуть бути цілковито виконані на автопілоті, коли особи будуть лише пасажиром, які можуть бути некваліфікованими або не в змозі керувати, не несучи відповідальності за безпеку автомобіля. В інших маршрутах, однак, усе ще може знадобитися особа з посвідченням водія, щоб у певних обставинах перейти з автопілота до ручного керування. Тому важливо, щоб існувало чітке розмежування таких подій.

Вочевидь, чинне законодавство, яке регулює питання компенсації шкоди, завданої дефектом продукції, потребує деяких змін, а саме розширення кола осіб, які охоплюються поняттям «потерпілий», тобто включення до переліку третіх осіб, які постраждали внаслідок дефекту продукції. Навіть більше, щоби в перспективі розмежувати цивільну відповідальність між водієм і безпіотною системою, потрібно розробити нормативну базу, яка ввела б в юридичне поле визначення «безпілотний транспортний засіб – БПТС», «оператор безпілотного транспортного засобу».

ЛІТЕРАТУРА

1. Давыдов Д. Проблему ответственности автопилота в случае ДТП разрешить нельзя? Тэктоблог. 2018. URL: <https://teknoblog.ru/2018/07/26/91394>.
2. Hunt Quentin. Self driving cars and the law – more problems than answers. 2019. URL: <http://www.bestcriminaldefencebarrister.co.uk/criminal-defence-barrister-blog/2019/self-driving-cars-and-the-law-more-problems-than-answers-barristers-perspective.aspx>.
3. Про дорожній рух : Конвенція ООН від 8 листопада 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
4. Проблемы правового регулирования автономного транспорта. *Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования*. 2018. № 7. С. 123–128.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435–IV, зі змін, та доп. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № № 40–44. 356 с.
6. Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції : Закон України / *Верховна Рада України*. 2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3390-17>.
7. Кулинич В. Машини будущего: кто ответит за причиненный автопилотом вред. *Экономическая правда*. 2017. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2017/07/4/626687/>.