

УДК 347

Н.С. Марценко, к.ю.н., доц.

Західноукраїнський національний університет, Україна

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ АВТОНОМНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Nataliia Martsenko, PhD in law

LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY AUTONOMOUS VEHICLES

Дослідження використання автономних транспортних засобів (Autonomous vehicles - AV) або розумних автомобілів є складним не тільки у сучасній автомобільній промисловості, але і з точки зору правового регулювання даних технологій. Особливо складними є питання, пов'язані із визначенням правового режиму таких технологій (наприклад, штучного інтелекту) та відповідальності за шкоду, завдану розумним автомобілем. Активне впровадження автономних транспортних засобів у наше повсякдення життя, спонукає до пошуку правового балансу у питанні відповідальності: хто все ж відповідатиме за дії розумного автомобіля, якщо він завдасть шкоди.

Автоматизоване управління автомобілем та ступінь автоматизації є основою для побудови системи відповідальності за дії (діяльність) таких AV. Тому визначення рівня автоматизації має значення не тільки для розуміння автономності AV, але і для розуміння ступеня (можливого) втручання людини в управління ним. Слід відмітити, що товариство автомобільних інженерів розділило автоматизацію на шість рівнів: для рівнів від 0 до 2 автомобіль повністю контролюється оператором (водієм); для рівнів 3 і 4 оператор керує автомобілем лише тоді, коли цього вимагає автономний режим; на 5 рівні автомобіль повністю автоматизований (автомобілі без водія), і втручання людини не потрібно [1]. Попри значні відмінності в архітектурній побудові даних технологій, об'єднує їх мета, з якою вони впроваджувалися в управління автомобілем - зменшення кількості аварій, підвищення мобільності, зменшення заторів тощо. Однак, поряд з перевагами, AV також мають правові, соціальні, екологічні, економічні наслідки та проблеми безпеки. Безпека та захист AV є найбільш критичними питаннями, оскільки вони безпосередньо впливають на життя та здоров'я людей.

З огляду на те, що протягом останніх років зростає кількість аварій за участі AV, виникають питання, пов'язані із відшкодуванням шкоди, так і з безпечністю даних технологій. Більше того, аварії, спричинені AV підкреслили відсутність правил щодо них, так як до відповідальності фактично можна притягнути як водія, так і власника транспортного засобу, виробника, мережевого провайдера чи хакера. Не менш важливим також є питання, чи будуть вище перелічені суб'єкти нести солідарну відповідальність за завдану шкоду.

На сьогодні відповідальність у разі ДТП покладається переважно на водія. Однак у випадку AV інші суб'єкти, такі як виробник, постачальник послуг, власник, оператор чи постачальник програмного забезпечення також повинні нести відповідальність. Такі суб'єкти можуть бути притягнуті до будь-якого виду юридичної відповідальності: як до цивільної, так і до кримінальної чи адміністративної відповідальності. Кожна з даних форм юридичної відповідальності вимагає ретельного розгляду в разі нещасного випадку.

Цивільно-правова відповідальність охоплює широкий спектр правових питань, і до даного виду відповідальності може бути притягнуто як оператора (водія), так і виробника AV. Для прикладу, відповідальність за неякісну продукцію є основною підставою відповідальності виробника [2]. На виробника можна подати до суду через виробничі дефекти, дефекти конструкції, відсутність попереджень щодо певних

особливостей товару (так як виробник повинен інформувати покупців про будь-яку приховану небезпеку, а також надавати чіткі інструкції щодо безпечного використання продукту) тощо. Однак суди можуть не застосовувати доктрину відповідальності за продукт до виробника, якщо не буде надано чітких доказів недоліків такого товару або якщо буде доведено втручання власника (водія) у роботу АВ. Фактично, виробник повинен нести відповідальність за несправність продукту, особливо якщо аварія сталася в автономному режимі та є чіткі докази недоліку (несправності) товару [3]. Однак, якщо підстави відповідальності виробника значно та необґрунтовано розширити, можна зіткнутися із ситуацією, коли виробники перестануть інвестувати в такі технології так як розумітимуть загрозу бути винними та притягнутими до відповідальності. Що стосується водія, то його слід притягувати до відповідальності лише після ретельного розгляду можливості впливати на процеси управління [4].

Щодо кримінальної відповідальності, то тут слід з'ясувати хто несе кримінальну відповідальність у разі ДТП, якщо, для прикладу, є встановлено факт втручання хакерів або є явні ознаки кіберзлочинності. Часто законодавство зарубіжних країн йде шляхом, коли встановлюються суворі правила відповідальності для виробників, згідно з якими виробник несе юридичну відповідальність за шкоду навіть за відсутності вини чи злочинного наміру. Відкритими також у праві залишаються питання щодо можливості вчинення злочину (наприклад, наїзду на пішохода) навмисно або з необережності. Або як притягнути до кримінальної відповідальності, коли учасниками ДТП будуть два автономні автомобілі [1]. На жаль, ці питання залишаються відкритими на сьогодні.

Притягнення до адміністративно-правової відповідальності видається складним з огляду на відсутність розуміння, як загалом мають відбуватися сертифікація та ліцензування, технічний контроль таких авто та інкорпорованих у нього технологій. Крім того, не зрозуміло чи потрібні спеціальні водійські права для автономного водіння та мінімальні технічні навички управління ним.

Таким чином, автомобільна промисловість повинна розробляти такі АВ, які мають найвищий рівень безпечності, оскільки в іншому разі вимоги щодо відповідальності за продукт у майбутньому постійно зростатимуть.

Література

1. Uzair, Muhammad. 2021. "Who Is Liable When a Driverless Car Crashes?" *World Electric Vehicle Journal* 12, no. 2: 62. <https://doi.org/10.3390/wevj12020062>
2. Bryant, W.S. Automated Driving and Product Liability, *Michigan State Law Review*, 2017. University of South Carolina-Law Library, USA. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2923240
3. Марценко Н. Цивільно-правова відповідальність за шкоду, спричинену штучним інтелектом. № 12 (2022): Наукові записки. Серія : Право. С. 34-39. <https://pravo.cuspu.edu.ua/index.php/pravo/article/view/105/89>
4. Burges, S. Driverless Cars: Liability Frameworks and Safety by Design, *Venturer, Insurance and Legal Report*. June 2018. <https://www.venturer-cars.com/wp-content/uploads/2018/06/Year-3-Legal-and-Insurance-Report.pdf>