

**Кадала Віталій Віталійович**

*завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін факультету № 3  
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

## **ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ БЕЗПІЛОТНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

Розвиток сучасних технологій в галузі транспорту призводить до появи транспортних засобів, які не потребують наявності водія або пілота. Керуються такі засоби або за допомогою відповідного програмного забезпечення, встановленого на бортовий комп'ютер або дистанційно особою. Разом з тим, виключаючи людський фактор за створення можливих негативних наслідків, завданих безпілотним транспортним засобом постає питання щодо відповідальності за можливу шкоду, завдану при використанні такого засобу.

Ст. 1187 Цивільного кодексу України встановлено, що шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

З цього постають питання чи будуть вважатися обставинами непереборної сили недоліки програмного забезпечення, апаратного обладнання, технологічні збої, втручання у систему керування транспортним засобом зловмисників та інше, а також яким чином доводити такі обставини. Слід розуміти, що вирішення питання законодавчого забезпечення використання безпілотних транспортних засобів знаходиться в межах середньострокової перспективи.

Належне забезпечення використання інноваційних технологічних розробок потребує ґрунтовної законодавчої діяльності в цьому напрямі. Наразі правове регулювання галузі безпілотного транспорту має різні приклади. Законодавство більшості країн на сьогодні забороняє використовувати повністю автономні транспортні засоби на дорогах загального користування.

Окремі законодавчі ініціативи в цьому питанні прийняті в країнах Євросоюзу. Так, директива ЄС 347/2012 і 351/2012 від 1 січня 2016 року пропонує оснащувати всі вантажні автомобілі, які зареєстровані або використовуються в межах ЄС, спеціальними системами, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Віденська конвенція про дорожній рух вимагає від водіїв постійно контролювати свої транспортні засоби, що перешкоджає

проведенню випробувань безпілотних машин на дорогах загального користування.

Великобританія підписала, але не ратифікувала конвенцію. Євросоюз зараз також хоче внести в конвенцію поправки, щоб дати можливість розвивати відповідну технологію.

У США окремі законодавчі акти, що регламентують випробування і пересування безпілотних транспортних систем, прийняті на рівні ряду штатів. Законодавці штату Арізона в США намагалися прийняти закон, який регулює використання безпілотних автомобілів на дорогах штату. Але вони не змогли вирішити проблему, хто повинен відповідати за аварію, що трапилася за участю «безпілотника»: власник машини, компанія яка розробила технологію або автовиробник, який виготовив і продав автомобіль [1].

Як ми зазначили вище, до винних у завданні можливої шкоди також можна віднести недоліки програмного забезпечення, апаратного обладнання, технологічні збої, втручання у систему керування транспортним засобом зловмисників тощо.

Прогнозуючи розвиток законодавства в цьому напрямку слід виходити з того, що перш за все, виникне питання щодо розподілу відповідальності між зазначеними суб'єктами. Найбільш оптимальним вбачається наступний розподіл відповідальності.

1. Страхові компанії будуть покривати ризики завдання шкоди безпілотними транспортними засобами, але з певними обмеженнями.
2. У разі якщо відповідальність власника не буде застрахована, то ризики завдання шкоди його засобом також будуть покладатися на нього.
3. Якщо завдання шкоди викликано збоєм програмного забезпечення або обладнання транспортного засобу, то відповідальність буде покладатися на виробника забезпечення або завод-виготовлювач транспортного засобу, а власники або страхова компанія будуть мати право регресного позову.
4. Якщо завдання шкоди викликано втручанням власника засобу або зловмисників в програмне забезпечення або обладнання застрахованого транспортного засобу або невиконанням власником вказівок заводу виготовлювача щодо оновлення програмного забезпечення, то страхова компанія може стягнути з таких винних осіб виплачену суму страхового відшкодування.

Така відповідальність буде носити характер кримінальної, цивільної або адміністративної. Окремого вирішення буде потребувати питання завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки, а саме: у разі протиправного заволодіння транспортного засобу, якщо завдання можливої шкоди відбудеться внаслідок втручання власника засобу або зловмисників в

програмне забезпечення або за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, постає питання про порядок визначення розміру відшкодування та ін.

В свою чергу, все це буде потребувати перебудови профільного законодавства та внесення до нього відповідних змін. Певних змін будуть потребувати норми Цивільного кодексу України, Закону України «Про дорожній рух», Закону України «Про страхування», Правил дорожнього руху та ін. Перспективи подальших наукових розробок в цьому напрямі полягають як у додатковому вивченні відповідного закордонного досвіду та законодавства, так і у розробці власного нормативного забезпечення, а також обґрунтуванні необхідності імплементації та впровадження до вітчизняного правового поля прийнятних або розроблених норм.

### **Список використаних джерел:**

1. А. Черногоров. Нам нужно менять законодательство для беспилотных авто [Електронний ресурс] - Режим доступу :<https://rb.ru/opinion/bespilotnoepravo/>