

УДК 347.518

**Явтушенко Олександр Володимирович** –  
студент 4 курсу юридичного факультету  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

**Oleksandr V. Yavtushenko** –  
4<sup>th</sup> year student, Faculty of Law,  
Taras Shevchenko National University of Kyiv  
(60 Volodymyrska Street, Kyiv, Ukraine)

## **Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану безпілотним транспортним засобом**

*У статті викладено результати дослідження проблем деліктної відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії безпілотного транспортного засобу з іншим об'єктом. Аналіз даної проблеми засвідчив необхідність її більш повного та ґрунтовного розкриття. Зроблені у статті висновки можуть бути використанні задля удосконалення існуючої правової системи України у частині визначення обсягу та суб'єктів відшкодування шкоди, завданої за участі такого транспорту, а також подальших наукових досліджень цієї проблематики.*

**Ключові слова:** цивільна відповідальність, деліктне зобов'язання, безпілотний транспортний засіб, безпілотний літальний апарат, автономний транспорт.

*В статье изложены результаты исследования проблем деликтной ответственности за вред, причиненный вследствие взаимодействия беспилотного транспортного средства с другим объектом. Анализ данной проблемы показал необходимость ее более полного и основательного раскрытия. Сделанные в статье выводы могут быть использованы для усовершенствования существующей правовой системы Украины в части определения объема и субъектов возмещения вреда, причиненного с участием такого транспорта, а также дальнейших научных исследований этой проблематики.*

**Ключевые слова:** гражданская ответственность, деликтное обязательство, беспилотное транспортное средство, беспилотный летательный аппарат, автономный транспорт.

### **O.V. Yavtushenko Civil Liability for Damage Caused by Autonomous Vehicles**

*The obligation to compensate the damage caused by the vehicle is a restorative function, since such obligations are aimed at restoring the property situation of the victim that existed at the time of such damage. At the same time, with the rapid development of social relations, there are more and more circumstances where damage to a person's property requires to recover the financial compensation, but the law does not provide comprehensive answers to the subject to whom such a claim may be filed. Similar cases occur with the participation of the relatively new technical invention of mankind - unmanned vehicle.*

*Among the person responsible for causing damage it is proposed to allocate the following persons: the inventor, the software engineer, the manufacturer, the owner/the user, a third party. The article touches upon the aspects of legal regulation of liability for damage caused by an unmanned aerial vehicle and driverless or partially autonomous car.*

*In general, the article presents the results of a study of the problems of tort liability for damage caused as a result of the interaction of an unmanned (autonomous) vehicle with another object. Analysis of this problem showed the need for a more complex and thorough disclosure. The conclusions made in the article can be used to improve the existing legal system of Ukraine in part of determining the scope and subjects of compensation for damage caused by the participation of such vehicles, as well as further scientific research on this issue.*

**Keywords:** civil liability, tort, unmanned aerial vehicle, autonomous vehicle.

**Постановка проблеми.** Для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом, головною є відновлювальна функція, оскільки такі зобов'язання спрямовані на відновлення майнового становища потерпілого, що існувало до моменту завдання такої шкоди. У той же час, із стрімким розвитком суспільних відносин усе частіше з'являються обставини, коли, внаслідок нанесення шкоди майну особи, необхідно стягнути її грошове відшкодування, але законодавство не містить вичерпних відповідей стосовно суб'єкта, до якого може бути пред'явлена така вимога. Подібні випадки трапляються за участі відносно нового технічного надбання людства – повністю або частково безпілотного транспортного засобу. Ця робота покликана дати відповіді на питання коли виникає деліктна відповідальність за такою шкодою, як визначити обсяг та суб'єкта деліктного зобов'язання у транспортних пригодах за участю безпілотних або частково автономних апаратів.

**Актуальність** даної статті зумовлюється необхідністю правового регулювання питань, що постають при визначенні розміру та суб'єктів відшкодування шкоди, яка виникає внаслідок делікту за участю самокерованих або частково автономних транспортних засобів. Проблематика додатково актуалізується постійним збільшенням кількості згаданого вище транспорту за участю якого нерідко трапляються транспортні пригоди і постає необхідність відшкодування нанесених збитків.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Представлена тема є доволі новою для української наукової спільноти, але, незважаючи на це, можна виокремити чудову дисертаційну роботу Леська Ю.В., де деякою мірою порушуються підняті в публікації питання. Окрім нього над проблемами цивільно-правової відповідальності в цілому або її частини, присвяченої відшкодуванню шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, працювали такі вітчизняні та зарубіжні вчені-цивілісти як Матвеев Г.К., Кузнєцова Н.С., Отраднова О.О. Чезаре Бартоліні, Мелінда Лохманн та інші.

**Невирішені раніше проблеми.** Задля повного і всебічного дослідження поставленої проблематики необхідно поставити завдання та виокремити проблеми, які будуть вирішені цією статтею. Серед таких завдань і проблем, зокрема,

визначення підстав виникнення деліктних зобов'язань та деліктної відповідальності; виокремлення загальних ознак безпілотного транспорту та особливостей правового регулювання його використання; надання юридичної характеристики літальних та дорожніх безпілотних або частково автономних транспортних засобів; вирішення питання щодо визначення обсягу та кола суб'єктів відповідальності за шкоду, спричинену таким транспортом.

**Метою** цієї статті є дослідження підходів до особливостей визначення суб'єкта відшкодування шкоди, завданої безпілотним транспортним засобом, підстави виникнення деліктних зобов'язань і наслідків у вигляді деліктної відповідальності у таких ситуаціях, вирішення питання щодо обсягу збитків, які підлягають відшкодуванню.

**Виклад основного матеріалу.** Цивільно-правова відповідальність може виникати із договірних або позадоговірних (деліктних) зобов'язань. Оскільки завдання шкоди є деліктом, то постає необхідність визначитися із поняттям, ознаками і підставами виникнення деліктного зобов'язання та настання деліктної відповідальності як наслідку його порушення, певного різновиду цивільно-правової санкції, яка має характер відновлювальної функції. З цього вбачається, що деліктна відповідальність може розглядатися як необхідний елемент (або один з таких елементів) для настання цивільно-правової відповідальності, але не може ототожнюватися з поняттям цивільно-правової відповідальності. З цього приводу Шишка у своїй статті зазначає наступне: «Найбільш проблемним є момент переростання деліктного зобов'язання в цивільно-правову відповідальність. Досі він вирішувався шляхом ототожнення умов виникнення деліктного зобов'язання та підстав цивільно-правової відповідальності, що є відображенням матеріально-правового підходу, але не відповідає її сутності як державного примусу, та підстав для його застосування. У тому і полягає основна помилка, за якої співпадіння цих підстав за змістом їх ознак і призводить до їх ототожнення. Для застосування цивільно-правової відповідальності потрібне звернення до суду (позов) із вимогою застосувати до порушника примус у формі цивільно-правової відповідальності та винесення

за ним рішення про притягнення до такого виду відповідальності. Вирішення цієї складної проблеми може здійснитися за рахунок включення додаткового обов'язкового елементу для виникнення цивільно-правової відповідальності і переростання її у таку по суті. Для переростання деліктного зобов'язання у цивільно-правову відповідальність необхідна додаткова до нього обов'язкова умова, яка за юридичною природою є накопичувальним юридичним складом, якою може бути названо судові рішення про притягнення до відповідальності» [10, с. 277].

Стосовно визначення деліктної відповідальності та співвідношення її з деліктним зобов'язанням, О.О. Отраднава зазначає, що «цивільно-правову деліктну відповідальність треба визначати як реалізацію делінквентом обов'язку відшкодувати або компенсувати потерпілому заподіяну шкоду. Деліктна відповідальність має низку кваліфікуючих ознак, які дозволяють виділити її серед інших видів юридичної, зокрема, цивільно-правової відповідальності. Так, деліктна відповідальність завжди має ретроспективний характер. Як сам обов'язок відшкодувати заподіяну шкоду, так, звичайно, і його реалізація не можуть існувати до порушення суб'єктивного цивільного права потерпілого. Деліктна відповідальність виникає тільки після порушення права. При цьому обов'язок відшкодувати заподіяну шкоду повинен бути причинно пов'язаним з діянням делінквента або з його статусом. Якщо делінквентом у конкретному деліктному зобов'язанні є безпосередній заподіювач шкоди, обов'язок відшкодувати шкоду буде наслідком його діянь, якими заподіяна шкода. Якщо законом обов'язок відшкодувати шкоду покладається на іншу особу, яка сама шкоду не заподіювала, деліктна відповідальність такої особи буде наслідком її статусу» [7, с. 155-156]. Оскільки в безпілотному транспорті як правило відсутня особа, що безпосередньо здійснює функцію керування, тобто власними діями здатна тут і зараз завдати шкоду, то постає необхідність встановити для яких осіб настає деліктна відповідальність в силу їх правового статусу.

Оскільки деліктна відповідальність в силу правового статусу особи може наставати лише у певних правовідносинах або за умови

використання певного об'єкту, наприклад джерела підвищеної небезпеки, необхідно виокремити ознаки літального та дорожнього безпілотного транспорту, які дозволять зробити висновок стосовно його належності до категорії джерел підвищеної небезпеки. Знайти підтвердження цьому можна у дисертаційній роботі Леська Ю.В., де зокрема зазначається, що «безпілотні автомобілі є ДПН за тими самими критеріями, що й автомобілі, керування якими здійснює людина. Щодо кваліфікації безпілотних повітряних суден, то вони є ДПН з таких міркувань: 1. Володіють шкідливими властивостями. Рушієм для безпілотних повітряних суден є повітряний гвинт, що приводить в обертовий рух лопаті, закріплені перпендикулярно осі обертання; 2. Оператор не може здійснювати повний контроль за повітряним судном. По-перше, якщо оператор визначає кінцевий маршрут польоту, а сам маршрут встановлює система навігації GPS, то оператор, як правило, не може знати про появу під час польоту різних перешкод, наприклад, іншого літального апарату, що може призвести до їх зіткнення, сторонніх осіб чи речей, що призведе до завдання їм шкоди. По-друге, якщо людина управляє польотом безпосередньо («ручне управління»), то вона не може повністю контролювати роботу двигуна, системи дистанційного управління тощо. 3. Безпілотні повітряні судна можуть створювати підвищену небезпеку для інших осіб. Це зумовлено тим, що повітряний гвинт у русі може завдати шкоду життю, здоров'ю людини, а також майну. Крім того, підвищену ймовірність завдання шкоди створює й сам літальний апарат у польоті» [6, с. 47]. Щоправда, слід зазначити, що неможливість повністю контролювати роботу двигуна та систему управління може бути віднесена і до характерних рис транспорту із наявним у ній пілотом (водієм), оскільки ці механізми у сучасних транспортних засобах приводяться в дію складним апаратно-технічним комплексом, на який пілот (водій) не здатен впливати і контролювати його дію повноцінно. В цілому ж, з наведеного випливає, що безпілотні транспортні засоби можуть вважатися джерелом підвищеної небезпеки із застосуванням до цього відповідних правових наслідків.

Генрі Праккен зазначає, що «автономні транспортні засоби – одне з найбільш вражаючих

останніх досягнень штучного інтелекту. Хоча в даний час дозволена технологія обмежена такими функціями, як адаптивний круїз-контроль, допомога у паркуванні з автоматизованою системою управління та управління доріжкою, повністю автономні транспортні засоби, які зможуть їздити в будь-яке місце та приймати власні рішення без втручання людини, або майже повністю автономні транспортні засоби, які можуть керувати транспортним засобом у будь-яких умовах, окрім суворих погодних умов, які не потребують уваги людини, можуть цілком бути легалізовані та брати участь у звичайному дорожньому русі протягом наступних десятиліть» [4, с. 341-342]. З цього твердження випливає, що на сьогоднішній день, незважаючи на наявність технологій повністю безпілотного транспорту він є нелегальним в силу описаних нижче причин, а напівлегальний статус мають частково автономні автомобілі, дозволений функціонал яких або зовсім не врегульований (як в Україні та інших країнах східної Європи) або врегульований недостатньо (як у Данії та Нідерландах).

Нелегальність повністю безпілотного дорожнього транспортного засобу як учасника дорожнього руху випливає з того, що «вітчизняні нормативно-правові акти, що регулюють дорожній рух, сконструйовані на ідеї того, що за кермом конкретного транспортного засобу перебуває водій, який ним керує. Така вимога випливає з Конвенції про дорожній рух, яка передбачає безумовне встановлення винуватця ДТП з усіма правовими наслідками» [8, с. 154]. Закон України «Про дорожній рух» у ч.2 ст. 14 встановлює вичерпний перелік учасників дорожнього руху до якого належать: водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Окрім того, відповідно до ч.3 п.27 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23.12.2005 р. керування транспортним засобом слід розуміти як виконання функцій водія під час руху такого засобу незалежно від того, керує особа транспортним засобом, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування. Так, виходить, що роботизована система автомобіля у вигляді комплексу технічно-програмних елементів, що утворюють собою автопілот, юридично не може виконувати функції водія без

участі особи, яка має посвідчення відповідної категорії, що виключає юридичну можливість застосування безпілотного дорожнього транспортного засобу з будь-якої метою без перебування в ньому особи, яка має відповідний дозвіл на керування таким транспортом. Очевидно, що у випадку появи такого транспортного засобу на дорозі без водія у ньому, уся юридична відповідальність, що виникне зі шкоди, спричиненої таким транспортом покладається на особу з вини якої цей механізм виїхав на дорогу (був запрограмований на подолання певного маршруту або іншу дію, пов'язану з виїздом на дорогу).

Європейська правова доктрина вважає, що використання безпілотного транспорту не тільки водієм, а особою навіть без водійського посвідчення, яка перебуває у такому транспорті без виконання функцій управління ним, не має спричинити для неї юридичних наслідків у вигляді зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої таким транспортом, оскільки така особа жодним чином не впливає на дії даного механізму. З цього приводу Чезаре Бартоліні та інші співавтори однієї зі статей справедливо зазначають: «В автомобілі без водія пасажир автомобіля не може вважатися «водієм», і тому звичайні правила щодо водія та його відповідальності піддаються небезпеці. Оскільки автономні машини завоюють ринком і дорогами, правила дорожнього руху повинні бути перероблені. Враховуючи свою функцію покарання, кримінальна відповідальність пов'язана з поведінкою агента. Тому, за відсутності причинно-наслідкового зв'язку між поведінкою водія та подією, відповідальність на водія не може бути покладена. Цивільна відповідальність, з іншого боку, має на меті відновити збитки, завдані внаслідок ДТП, тому, якщо пошкодження не залежать від поведінки водія, засоби захисту можуть бути стягнуті з когось іншого, наприклад, з виробника у випадку, якщо транспортний засіб не працював належним чином. Як правило, головний вплив автомобілів без водіїв на існуючу законодавчу базу – це зняття відповідальності з водія. Це має значні наслідки з точки зору адміністративних норм, цивільної та кримінальної відповідальності» [2, с. 34].

Така позиція не повністю узгоджується із вітчизняним нормативним регулюванням відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Так, відповідно ч.2 до ст. 1187 ЦК України, 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. Подібної ж позиції притримується у своїй дисертації і Лесько Ю.В., зазначаючи, що «до транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки віднесено новітні розробки у транспортній галузі, зокрема безпілотні автомобілі та безпілотні повітряні судна обов'язок відшкодування шкоди внаслідок взаємодії яких покладається на володільця такого транспортного засобу» [6, с. 71]. На нашу думку, такий підхід відповідає меті і завданню цивільної відповідальності із врахуванням особливостей відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. У свою чергу, в силу особливої відповідальності виробника, яку він несе у випадку несправності або запровадження недостатньо робочої технології, яка б дозволяла повноцінно реалізувати заявлений ним безпілотний (частково автономний) функціонал описуваних транспортних засобів, у сучасному законодавстві є занадто розмитою. Так, ч.3 ст. 1209 ЦК України передбачає, що підстави для відшкодування шкоди, завданої внаслідок недоліків товару, що є рухомим майном встановлюються законом. На сьогоднішній день відповідного закону про цивільно-правову відповідальність виробника безпілотного транспортного засобу не існує. Припускаємо, що це пов'язано з обставиною відсутності на момент ухвалення ЦК України відповідного технічного явища як такого, а відтак творці кодексу і законодавець об'єктивно не були в змозі передбачити особливий порядок відшкодування шкоди виробником як зобов'язаним суб'єктом за деліктами з участю безпілотного транспорту.

Найбільш повно розмежувати відповідальність власника або законного користувача транспортного засобу в силу його правового статусу та відповідальність третіх осіб в залежності від обставин за яких сталася ДТП чи інша обставина, наслідком якої є завдання шкоди

вдалося італійському цивілісту Чезаре Бартоліні. У своїй роботі він зазначає наступне: «Згідно із загальними принципами відповідальності, пасажир автомобіля не має права нести відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам, оскільки він чи вона фактично не контролювали транспортний засіб. Коли транспортний засіб працює автономно, немає місця для притягнення до відповідальності пасажирів, оскільки він фактично є пасажиром, не більше і не менше пасажира ліфта або автобуса. Оскільки пасажир автобуса не несе відповідальності у випадку ДТП, у якому сторонні товари або люди зазнають шкоди, те саме можна сказати і для пасажира автономного транспортного засобу. Що стосується відповідальності власника, то, схоже, використання автономних транспортних засобів суттєво не змінює її. Оскільки діючі правові рамки покладають відповідальність на власника з об'єктивних причин (тобто, власності на автомобіль, що дозволяє легко визначити фізичну чи юридичну особу, яка несе відповідальність), немає жодних причин, чому це не повинно підтримуватися стосовно автономних транспортних засобів. Як правило, власник не несе відповідальності, якщо він вжив належних запобіжних заходів щодо зберігання транспортного засобу та його обслуговування (як правило, у вигляді періодичних перевірок, передбачених законами та правилами). Відповідальність виробника заснована на відповідальності за товар. Зокрема, це може статися, якщо пошкодження були спричинені несправністю транспортного засобу. Виробник може нести відповідальність на підставі відповідальності за несправний продукт, якщо пошкодження сталося через дефект у здатності програмного забезпечення автомобіля запобігати пошкодженню. «Дефект» – це широка концепція, яка охоплює як ситуації, коли транспортний засіб в якийсь момент починає працювати неправильно, так і ті, де характеристики транспортного засобу не дозволяють йому уникнути пошкоджень (наприклад, нещасних випадків на транспортному засобі не запрограмованого для запобігання таким випадкам). Ця різниця стосується як внутрішньої, так і зовнішньої відповідальності. Іншими словами, це впливає не тільки на те, хто (власник або виробник) в кінцевому рахунку,

понесе наслідки відшкодування збитків, але і на те, хто зіткнеться з процесуальними наслідками та відшкодує збитки. Зокрема, власник повинен нести відповідальність *prima facie* та бути зобов'язаний до відшкодування збитків, з можливістю повернути його у порядку регресу виробником, якщо шкода була завдана дефектом виробництва. З іншого боку, відповідальність виробника може бути обмежена або виключена у випадку, якщо він зробив усе можливе, щоб повідомити про дефект своїм покупцям та запропонувати його усунути, а власник не вживав заходів щодо видалення потенційного джерела пошкодження» [1, с. 795].

Іріскіна пропонує застосовувати широкий підхід до визначення суб'єкта деліктної відповідальності у випадку зі шкодою, що заподіюється безпілотним транспортом: «1. Винахідник (творець як фізична особа). 2. Програміст (інженер, працівник юридичної особи), або компанія-розробник програмного забезпечення (як юридична особа). У якості програміста може виступати робоча група, лабораторія, яка займалася програмуванням якоїсь важливої частини, збій в якій привів до заподіяння збитку, або оператор, який запрограмував ТЗ на певну дію, припустившись помилки. 3. Завод-виробник (як юридична особа). Якщо визнати заводи-виробники беззастережно відповідальними за заподіяння будь-якої шкоди, то вони будуть платити за всіма позовами і відшкодовувати збиток всім, кому вона була заподіяна. 4. Користувач або власник (як юридична чи фізична особа). Це, наприклад, людина, що сидить всередині автономно керованого автомобіля, якщо ТЗ запрограмував сам користувач або вніс зміни, які не відповідають технічній документації. 5. Третя особа. Це особа, яка заволоділа ТЗ неправомірно і перепрограмувала його на заподіяння шкоди або на дії в його інтересах» [5, с. 68-69]. Можемо погодитися з таким підходом лише частково, оскільки, на нашу думку, виділення таких окремих суб'єктів як винахідник та програміст розмиває суб'єктний склад, бо вони пов'язані із виробником трудовими або цивільно-правовими відносинами, а відтак у випадку вини з їх боку, відповідальність за шкоду має нести сам виробник як кінцевий суб'єкт, що забезпечує укомплектування та перевірку працездатності і відповідності технічним вимогам усіх систем

безпілотного транспорту перед його випуском у цивільний обіг і продажем. Одночасно з цим, виробник не може бути позбавлений можливості заявити позов про відшкодування збитків у порядку регресу до такого винахідника або програміста, якщо об'єктивно не знав і не міг виявити відповідні дефекти на стадії тестування транспортного засобу.

Доволі цікавою є пропозиція деяких іноземних вчених запровадити інститут страхування цивільної відповідальності за шкоду, нанесену безпілотним транспортним засобом. Цей інститут відомий українському праву і доволі активно їм використовується у частині страхування «мінімальної» цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Для безпілотного транспорту пропонується застосувати так звану Шведську модель страхування, суть якої полягає у наступному: «Потерпілому від ДТП відшкодовується страхування від першої сторони, тобто страхування від шкоди, а не відповідальності. Однак у цього підходу є кілька недоліків. Наприклад, оскільки система не ґрунтується на відповідальності, функція стримування законодавства про відповідальність відкидається. Більше того, система може бути дорожчою, оскільки полегшується процедура стягнення компенсації» [3, с. 339]. У той же час, один із різновидів Шведської моделі передбачає дворівневу систему страхування. Як зазначає Чурилов, «перший рівень – це звичайний договір страхування на суму, встановлену законодавством. У межах цієї суми всі виплати за шкоду здійснюються компанією, що застрахувала ризики. Для здійснення виплат понад суму першого рівня створюється спеціальний фонд, до якого володільці безпілотних транспортних засобів вносять визначені законом суми. У багатьох країнах власники автомобілів зобов'язані страхувати відповідальність за шкоду, заподіяну при його експлуатації. Однак, у разі перевищення шкоди над страховою сумою, порушник зобов'язаний здійснити виплати за рахунок особистих коштів. У разі створення фонду другого рівня, ці виплати будуть здійснюватися з коштів цього фонду, що знизить ризики матеріальних втрат для покупців безпілотних автомобілів, а наявність обов'язкової страховки останніх знижує майнові ризики та потенційні витрати виробників таких

автомобілів» [9, с. 32]. Вважаємо такий підхід ефективним з точки зору досягнення відновлювальної функції, тобто відшкодування потерпілій стороні завданих збитків. У той же час, на нашу думку, внески до фонду другого рівня мають робитися не власниками безпілотних транспортних засобів, а виробниками (їх представництвами), що дозволить рівномірно розподілити ризики виходу такого механізму з ладу і завдання ним шкоди, а не перекладати усі ризики на кінцевого споживача. Запропонований нами підхід дозволяє знайти баланс між гарантією відшкодування відповідальності за деліктним зобов'язанням власника та ризиком випуску товару неналежної якості, який несе виробник транспортного засобу.

**Висновки.** Таким чином, належними суб'єктами деліктної відповідальності за шкоду, завдану безпілотними транспортними засобами мають бути особи, які передбачені цивільним законодавством як суб'єкти відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Такими суб'єктами є власник та інший законний користувач або володілець такого транспортного засобу, а також особа, яка неправомірно заволоділа таким транспортом і внаслідок його використання було завдано шкоди самому транспорту або третім особам.

У той же час, недоречним є виділяти виробника безпілотного транспорту як безпосереднього суб'єкта відшкодування шкоди з тієї причини, що доведення його вини у більшості випадків може зайняти значний час і може бути застосоване лише в судовому порядку, тобто як цивільно-правова відповідальність, на відміну від деліктної відповідальності, яка виникає одночасно із завданням шкоди у вищезгаданих суб'єктів в автоматичному порядку. При цьому, власники і користувачі або володільці на законних підставах такого транспортного засобу мають беззаперечне право зворотної вимоги (регресу) до виробника, якщо

ними буде доведено, що шкода була завдана внаслідок конструктивних несправностей безпілотного механізму, про які не було відомо або програмно-технічної недоробки, що виключає можливість повноцінного використання усіх заявлених технічних можливостей автономного транспорту без контролю його з боку водія (пілота) або третіх осіб, які мають право на управління таким транспортним засобом. Ця можливість може бути реалізована лише за умови, що використання такого механізму відбувалося у відповідності із технічною документацією та плановим регулярним проходженням обов'язкового технічного обслуговування.

З метою приведення вітчизняного правового регулювання у відповідність до фактичного стану, який існує на сьогоднішній день, законодавцю необхідно розробити та прийняти (або внести відповідні зміни та доповнення в існуючі) нормативно-правові акти щодо 1) обсягу та підстав відповідальності виробника безпілотного або частково автономного транспорту за завдану таким механізмом шкоду; 2) умов правомірності перебування безпілотного транспорту у режимі руху без наявності водія на дорогах, залізних дорогах та у повітряному просторі України. Задля стимулювання придбання і використання фізичними та юридичними особами усіх форм власності безпілотних транспортних засобів на території України з комерційною або без такої мети, доцільним також буде розробити правове регулювання дворівневої системи страхування із залученням виробників до страхування на другому рівні, що не тільки надасть додаткові гарантії відшкодування шкоди потерпілим особам, а й спонукатиме виробників більш відповідально та ретельно ставитися до тестування та випуску потенційно небезпечних автономних або безпілотних технологій.

#### Список використаних джерел:

1. Bartolini C. Critical features of autonomous road transport from the perspective of technological regulation and law / C. Bartolini, T. Tettamanti, I. Varga. // *Transportation Research Procedia*. – 2017. – № 27. – С. 791–798.

2. Development of a Test Track for Driverless Cars: Vehicle Design, Track Configuration, and Liability Considerations [Електронний ресурс] / Z. Szalay, T. Tettamanti, D. Esztergár-Kiss та ін. // *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*. – 2017. – Режим доступу : <https://doi.org/10.3311/PPtr.10753>.
3. Lohmann M. Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles [Електронний ресурс] / M. Lohmann // *EJRR*. – 2016. – Режим доступу : <https://doi.org/10.1017/S1867299X00005754>.
4. Prakken H. On the problem of making autonomous vehicles conform to traffic law / Henry Prakken // *Artif Intell Law*. – 2017. – № 25. – С. 341–363.
5. Ирискина Е. Н. Правовые аспекты гражданско-правовой ответственности за причинение вреда действиями робота как квазисубъекта гражданско-правовых отношений / Е. Н. Ирискина, К. О. Беляков. // *Гуманитарная информатика*. – 2016. – № 10. – С. 63–72.
6. Лесько Ю. В. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів : дис. канд. юр. наук : 12.00.03 / Ю. В. Лесько ; Хмельницький університет управління та права. – Хмельницький, 2016. – 232 с.
7. Отраднова О. О. Деліктна відповідальність: поняття, сутність та співвідношення із деліктним зобов'язанням / О. О. Отраднова // *Університетські наукові записки*. – 2013. – № 3. – С. 152–158.
8. Славенко А. Л. Причинение вреда беспилотным автомобилем: проблемы квалификации / А. Л. Славенко. // *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*. – 2018. – № 2. – С. 153–156.
9. Чурилов А. Ю. Правовые основы ответственности за вред, причиненный при эксплуатации автономного автомобиля / А. Ю. Чурилов // *Правовая парадигма*. – 2018. – № 4. – С. 30–34.
10. Шишка Р. Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання / Р. Б. Шишка, О. Р. Шишка // *Університетські наукові записки*. – 2012. – № 1. – С. 271–280.

#### References:

1. Bartolini C. Critical features of autonomous road transport from the perspective of technological regulation and law / C. Bartolini, T. Tettamanti, I. Varga. // *Transportation Research Procedia*. – 2017. – No. 27. – Pp. 791–798.
2. Development of a Test Track for Driverless Cars: Vehicle Design, Track Configuration, and Liability Considerations [Elektronnyi resurs] / Z. Szalay, T. Tettamanti, D. Esztergár-Kiss та in. // *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*. – 2017. – Rezhym dostupu : <https://doi.org/10.3311/PPtr.10753>.
3. M. Lohmann, Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles [Elektronnyi resurs] / M. Lohmann // *EJRR*. – 2016. – Rezhym dostupu : <https://doi.org/10.1017/S1867299X00005754>.
4. H. Prakken, On the problem of making autonomous vehicles conform to traffic law / H. Prakken // *Artif Intell Law*. – 2017. – No. 25. – Pp. 341–363.
5. E. N. Yrskyna, Pravovie aspekti hrazhdansko-pravovoi otvetstvennosti za prychynenye vreda deistviyamy robota kak kvazysubekta hrazhdansko-pravovikh otnosheniy / E. N. Yrskyna, K. O. Beliakov. // *Humanytarnaia ynformatyka*. – 2016. – No. 10. – Pp. 63–72.
6. Yu. V. Lesko, Vidshkoduvannia shkody, zavdanoi vnaslidok vzaiemodii transportnykh zasobiv : dys. kand. yur. nauk : 12.00.03 / Yu. V. Lesko ; Khmelnytskyi universytet upravlinnia ta prava. – Khmelnytskyi, 2016. – 232 p.
7. O. O. Otradnova, Deliktна vidpovidalnist: poniattia, sutnist ta spivvidnoshennia iz deliktным zobov'iazanniam / O. O. Otradnova // *Universytetski naukovyi zapysky*. – 2013. – No. 3. – Pp. 152–158.
8. A. L. Slavenok, Prychynenye vreda bespylotnim avtomobylem: problemi kvalyfykatsyy / A. L. Slavenok. // *Vestnyk Akademyy MVD Respublyky Belarus*. – 2018. – No. 2. – Pp. 153–156.
9. A. Yu. Churylov, Pravovie osnovi otvetstvennosti za vred, prychynennii pry ekspluatatsyy avtonomnoho avtomobilya / A. Yu. Churylov // *Pravovaia paradyhma*. – 2018. – No. 4. – Pp. 30–34.
10. R. B. Shyshka, Tsyvilno-pravova vidpovidalnist i deliktne zobov'iazannia / R. B. Shyshka, O. R. Shyshka // *Universytetski naukovyi zapysky*. – 2012. – No. 1. – Pp. 271–280.