



DOI 10.37491/UNZ.71.8
УДК 347.518:347.426.6



Світлана ГРИНЬКО¹,
Руслан ГРИНЬКО²

БЕЗПЛОТНИЙ АВТОМОБІЛЬ ЯК ДЖЕРЕЛО ЗАВДАННЯ ШКОДИ: ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Метою статті є визначення цивільно-правових особливостей безпілотного автомобіля як джерела завдання шкоди. При розробці комп'ютерної програми для керування безпілотним автомобілем слід вирішити питання щодо відповідності її етичним нормам (моралі). Тобто розробити етику штучного інтелекту із врахуванням пріоритету у виборі для населення кожного регіону. Зазначено, що має місце законодавча база застосування безпілотних автомобілів у багатьох державах (США, Нідерландах, Великобританії, Франції та Німеччині). В Україні відсутні законодавчі акти, які дозволяють застосування такого безпілотного автомобіля на дорогах. На дорогах України за кермом обов'язково повинен знаходитися водій. На думку автомобільних експертів, використання безпілотних автомобілів в Україні також є неможливим у зв'язку із незадовільним станом доріг. Зроблено висновок про те, що технологія розроблення та вико-

¹ доктор юридичних наук, професор,
завідувачка кафедри цивільного права та процесу,
Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова
svetgrin27@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0003-2737-5702>.

² кандидат юридичних наук,
доцент кафедри конституційного, адміністративного та міжнародного права,
Національна академія Державної прикордонної служби
України імені Богдана Хмельницького (м. Хмельницький)
rvg14@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0001-9900-7090>.



ристання безпілотних автомобілів повинна одержати нагляд з боку держави шляхом розробки єдиних вимог для автомобілів та програмного забезпечення. Такий документ було прийнято Урядом Великобританії. Вирішення питання про відшкодування шкоди, завданої таким транспортним засобом вирішується згідно Цивільного кодексу України. Зроблено висновок про те, що безпілотний автомобіль є особливим транспортним засобом, оскільки керування транспортним засобом здійснюється за допомогою комп'ютера. Суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем не можна вважати виготовлювача автомобіля та розробника програмно-апаратного модуля. Така відповідь пояснюється тим, що безпілотні автомобілі є джерелом підвищеної небезпеки, так як володіють такими ознаками: наділені шкідливими властивостями; характеризуються неможливістю повного контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів; визначаються підвищеною ймовірністю завдання шкоди. Суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки, є особа, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Володілець безпілотного автомобіля має право звернутися з зворотною вимогою (регресом) до його виготовлювача у зв'язку з недоліками товару.

Ключові слова: транспортний засіб, безпілотний автомобіль, завдання шкоди, суб'єкт цивільно-правової відповідальності, джерело підвищеної небезпеки.

Своєрідним ноу-хау в транспортній галузі є безпілотні автомобілі, які переміщуються у просторі без участі людини за допомогою автоматичного управління. Такі «безпілотники» призначені для задоволення повсякденних споживчих потреб населення, перевезення вантажів у промисловій, а також в оборонній (військовій) галузі. Наприклад, сьогодні безпілотні вантажівки перевозять руду на шахтах в Австралії, а канадська компанія *Suncor Energy* працює над автоматизацією вантажівок [1]. У 2020 році *Tesla* планує запровадити безпілотні таксі (робототаксі). Через мобільний додаток *Robotaxi* можна буде замовити потрібний автомобіль, який самостійно без водія приїде до клієнта [2]. В Україні вже було протестовано електромобіль *Tesla Model S*, який отримав оновлену 7-у версію програмного забезпечення, що дозволяє водієві скористатися режимом автопілоту [3].

Система автопілоту компанії *Tesla Motors* вже зарекомендувала себе як рятівник людського життя (наприклад, вона врятувала життя американцеві зі штату Міссурі, який спрямував автопілот у напрямку лікарні, а сам знепритомнів) [4]. Водночас було проведено аналіз дорожньо-транспортних подій (ДТП) за участю безпілотників у порівнянні із автомобілями, якими керували люди. За звітом Брендона Шоттла і Майкла Сивака, зробленим із випробувань безпілотних автомобілів з серпня



2012 р. по осінь 2015 р., такі роботи потрапляли в аварію в загальній кількості 11 разів. При цьому аварійність становила більше 5,5 ДТП на кожні 1 млн. км, тоді як аварійність автомобілів, керованих людьми, — 1,2 ДТП [5]. Так, у березні безпілотна машина онлайн-сервісу на замовлення таксі Uber збила на смерть жінку в місті Темпе, передмісті столиці Аризони Фінікса [6]. Відповідно виникає питання про суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем: компанія, яка виготовила автомобіль, розробник програмно-апаратного модуля чи обидві компанії одночасно, чи володілець транспортного засобу?

Цивільно-правова відповідальність за шкоду, завдану транспортним засобом була предметом дослідження у працях Л. Г. Могилянського (1987 р.), С. М. Приступи (1986 р.), Ю. В. Леська (2016 р.). Однак питання про поняття, ознаки та суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем не досліджувалися.

Метою статті є визначити цивільно-правові особливості безпілотного автомобіля як джерела завдання шкоди.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільним транспорт» автомобільним транспортним засобом є колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [7]. До автомобільного транспортного засобу відноситься автомобіль, який вирізняється поміж інших тим, що «приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс» (ст. 1 цього Закону) [7]. Тобто законодавець вказує на дві характерні ознаки автомобіля:

1) приводиться в рух джерелом енергії, тобто з допомогою двигуна (дизельного, бензинового, газового, водного, електричного);

2) наявність не менше чотирьох коліс. Наявність двигуна означає віднесення автомобіля до механічного транспортного засобу. При цьому електродвигун автомобіля повинен мати потужність понад 3 кВт (п. 1.10 Правил дорожнього руху) [8].

Вимога про наявність не менше чотирьох коліс виключає можливість віднесення до автомобілів таких транспортних засобів як мопед, мотоцикл, причіп, напівпричіп.

Відповідно до Правил дорожнього руху керування транспортним засобом здійснюється особою-водієм. При цьому водієм є особа, яка має посвідчення водія відповідної категорії (п.п. 1.10, 2.13 Правил) [8]. Тому власник автомобіля може передати керування ним іншій особі за умови наявності при ньому посвідчення водія відповідної категорії (п. 2.2 Правил) [8]. Таким чином, для використання автомобілів обов'язковою є присутність водія, який здійснює керування ним.

На сьогодні все більшого поширення одержує самокерований автомобіль або безпілотний автомобіль, що здатен отримувати дані про своє середовище і здійснювати навігацію без участі людини, яка б ним керувала. Такий автомобіль використовує радары, лідари, GPS, одометри і



комп'ютерний зір [9]. Безпілотні автомобілі виробляють найбільші світові авто компанії, зокрема *General Motors, Tesla, Waymo, Uber, Lyft, Baidu*.

Найбільш відомою у світі компанією, що додає все нові технології в уже випущені електрокари за допомогою програмних і апаратних оновлень є *Tesla*. Завдяки вбудованому модулю вони можуть частково автономно рухатися по автомагістралях і шосе, керуючи прискоренням і гальмуванням, повертаючи і змінюючи смуги.

З березня 2019 року в нові *Tesla* почали вбудовувати модуль, що складається з двох ідентичних комп'ютерів, які працюють незалежно один від одного з окремими операційними системами. Такий підхід дозволяє автомобілю продовжити роботу в разі програмного або апаратного збою в одній з двох підсистем. Завдяки цьому електрокари можуть самостійно їздити не тільки по шосе, але і по міських вулицях, розпізнаючи розмітку, знаки, світлофори, пішоходів та інші об'єкти, а також ДТП [2].

Усі нові моделі *Tesla* підтримують функцію автопілота, але відмовитися від присутності людини на місці водія поки ще неможливо. Однак, контроль водія необхідний, щоб брати управління у свої руки в небезпечних ситуаціях, тому *Tesla* вважаються частково безпілотними і відносяться до другого класу за класифікацією міжнародної організації «Співтовариство автомобільних інженерів» (*SAE*) [10]. Автомобіль другого класу сам контролює швидкість, гальмування та інші процеси, але вимагає постійного нагляду водія. У такій машині пілот повинен бути готовий прийняти управління в будь-який момент.

За оцінками міжнародної організації *SAE*, наразі світ знаходиться в процесі переходу від 2 до 3 класу безпілотних автомобілів. Автомобіль третього класу означає, що машина керує рухом самостійно, але якщо програмне забезпечення не в змозі вирішити ситуацію, воно звертається з сигналом до водія. У цій ситуації пілот бере керування на себе.

Четвертий клас з'явиться вже через шість років. Автомобіль четвертого класу означає, що програмне забезпечення справляється з оцінкою більш складних дорожніх ситуацій. Якщо ж виникають суперечливі моменти, машина плавно паркується і сигналізує водієві. Автомобіль п'ятого класу буде вершиною індустрії безпілотників, оскільки буде повна автоматизація (машині не потрібен не тільки пілот, а й навіть кермо для нього). За прогнозом розробників такі автомобілі з'являться вже до 2040 року [10].

У 2018 році у Запоріжжі провели випробування першого електромобіля *Tesla Model S*. Такий автомобіль не повністю автономний. Він може самостійно змінювати смугу руху, вимірювати відстань і швидкість інших машин. Запорізька компанія «Інфоком ЛТД» розробила безпілотний *Lanos*, який здатний пересуватися без участі живого водія. *Lanos* обладнаний системою навігації *Pilotdrive*, яку раніше тестували на позашляховику *Jeep Cherokee* і КрАЗ. Її можна встановити на будь-який вид транспорту — вантажний, пасажирський, легковий [11].

До позитивних моментів такого автомобіля слід віднести такі:

- 1) система робить автомобіль безпілотним навіть в нічний час доби;



2) автопілот розпізнає розмітку дороги, її ширину, вміє пересуватися в умовах бездоріжжя;

3) датчики безпілотника мають охоплення 360°, що виключає виникнення сліпих зон;

4) сенсорні системи розпізнають дорожні знаки, пішоходів і навіть тварин, що вибігають на проїжджу частину;

5) реакція автомобіля на перешкоду моментальна, запевняють розробники — система аналізу і прийняття рішень спрацьовує за частки секунд. *Lanos* має автоматичну коробку передач [11].

За прогнозами світових автомобільних експертів більшість автомобілів буде безпілотними приблизно до 2045 року, а до 2055 року вони стануть всюди поширеними [12].

При розробці комп'ютерної програми для керування безпілотним автомобілем залишилися не вирішеними низка питань, зокрема щодо відповідності її етичним нормам (моралі). З 2014 року протягом чотирьох років у лабораторії Массачусетського технологічного інституту було проведено дослідження «*Moral Machine*» («Моральної машини») [13]. Воно полягало у моделюванні ситуації, коли в аварійних умовах безпілотному автомобілю слід прийняти рішення про вибір жертви для врятування життя інших. Було запропоновано різні варіанти вибору за «дилемою вагонетки»: життя людини чи домашньої тварини, життя пасажира чи пішохода, пріоритет більшої кількості над меншим, жінок над чоловіками, молодих над старими, людей з вищим соціальним статусом над нижчим, законослухняним громадянам над порушниками правил дорожнього руху. А також питання про те, чи повинен автомобіль взагалі не приймати проблемних рішень, а лише тримати курс.

За результатами проведеного дослідження зроблено висновок про те, що люди по-різному обирають пріоритет. Це залежить від країни, де вони проживають, а також національності, віросповідання, культури, економіки, соціального статусу. Було виділено три основних кластери на Заході, Сході та Півдні, де продемонстровано приблизно однакові результати опитування.

Наприклад, у Китаї та Японії менш схильні рятувати молодих людей замість старих, а в країнах з більш індивідуалістичними культурами, навпаки, будуть рятувати молодих. Учасники дослідження з бідних країн, де менше дотримуються правової культури, більш толерантні до пішоходів-порушників на протигагу тим пішоходам, що дотримуються правил дорожнього руху. А учасники дослідження з країн з високим рівнем економічного розвитку продемонстрували схильність до право свідомих пішоходів [13].

На думку організаторів дослідження «*Moral Machine*», його результати повинні бути використані для розробки етики штучного інтелекту (AI). При цьому AI повинна мати різні етичні наслідки для різних груп людей [13].

Крім того поміж більшості населення має місце повна недовіра роботам як повноцінним учасникам дорожнього руху. У США багато жителів використовують безпілотні автомобілі, однак президент країни До-



нальд Трамп ніколи б не скористався машиною з автоматичним управлінням, оскільки не довіряє комп'ютеру [14].

Не на користь безпілотних автомобілів свідчать ситуації, коли причиною ДТП вони являються. Так, згідно статистичних даних США, на одну смерть на дорозі припадає 1 млн годин водіння. Якщо не брати до уваги тих, хто сідає за кермо напідпитку або ж пише повідомлення під час руху, вийде ще менше: одна фатальна помилка на 10 млн годин водіння. Саме такого рівня безпеки намагаються досягти виробники безпілотних автомобілів. Однак системи помиляються значно більше: один раз на кілька десятків тисяч годин водіння, тобто приблизно в тисячу разів частіше, ніж тверезі та свідомі водії [15].

Наприклад, сім'я інженера *Apple* Волтера Хуанга, загиблого в результаті аварії його *Tesla* 2018 року, подала до суду позов до компанії Ілона Маска. Причиною смерті вони вважали автопілот електрокара, який некоректно працював. Останні 19 хвилин перед аварією Хуанг їхав на своєму кросовері *Tesla Model X* з увімкненим режимом автопілота. Електрокар звернув з шосе ліворуч, розігнався і врізався у бетонний відбійник зі швидкістю 115 км/год. Після цього авто влетіло ще у дві машини і загорілося. Позов сім'ї будується на тому, що аварія сталася саме через автопілот. Вони переконані, що автомобілі *Tesla* небезпечні.

На своє виправдання у *Tesla* заявили, що за шість секунд до зіткнення руки водія не були на рульовому колесі авто. У такому режимі рекомендується використовувати автопілот. За п'ять секунд до аварії автопілот попередив водія про ризик зіткнення, але чоловік нічого не прийняв. За твердженням у *Tesla*, автопілот лише значно знижує ризик зіткнення, але він не гарантує повної безпеки. За їх показниками ДТП трапляються, як правило, з вимкненим безпілотником [16].

Якщо проаналізувати вищезазначену ситуацію, то виникає питання про те, чи може людина за 5 секунд оцінити ситуацію на дорозі. При цьому така людина передала керування автомобілем автопілоту, а сама відповідно не здійснює контроль його руху, зовнішню обстановку на дорозі, можливі перешкоди тощо. Звичайно у разі включення автопілоту людина загалом не спроможна оцінити обстановку на дорозі, а тим більше за 5 секунд фізично це зробити. Навіть, якщо руки водія будуть на рульовому колесі, це все одно не дасть йому змогу швидко відреагувати на зовнішній фактор. Якщо його швидка реакція усуне небезпеку, то це буде простим везінням, а не закономірністю. Тому, вважаємо, що твердження у *Tesla* про відсутність їх вини у недоліках автопілоту є не зовсім переконливим.

На сьогодні має місце правове регулювання застосування безпілотних автомобілів у багатьох державах. Першими традиційно виступають США. Штат Невада ще в 2011 році став першим місцем на планеті, де влада на законодавчому рівні дозволила використання безпілотних автомобілів. За рік до Невади приєднався штат Флорида. Наразі таких штатів уже десятки [17].

У Європі активна робота ведеться в Нідерландах, Великобританії, Франції та Німеччині. У цих країнах офіційно дозволено випробовувати безпілотники на дорогах і ведуться роботи в сфері так званого правового



перінгу — розподілу відповідальності при ДТП з участю самокерованих автомобілів [17].

Щодо можливості використання безпілотних автомобілів в Україні, на думку автомобільних експертів, це призведе до підвищення аварійності та загибелі людей. Це зумовлено незадовільним станом доріг в Україні (відсутність чи недостатність розмітки, яка допомагала б автомобілю орієнтуватися на дорозі, а також низька якість дорожнього покриття, що робить наші дороги важкопрохідними для штучного інтелекту).

Крім вищезазначеного застосування такого безпілотного автомобіля на дорогах України є неможливим, оскільки у дорозі за кермом обов'язково повинен знаходитися водій, оскільки Правила дорожнього руху не передбачають руху безпілотників [11].

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про те, що безпілотні автомобілі є транспортними засобами, які можна сміливо використовувати тоді, коли їх виробники зможуть забезпечити безпеку. При цьому ймовірні ризики завдання шкоди такими автомобілями будуть мінімальні. Для цього технологія розроблення та використання безпілотних автомобілів повинна одержати нагляд з боку держав шляхом розробки єдиних вимог для автомобілів та програмного забезпечення.

Такий документ було прийнято Урядом Великої Британії, де закріплено вісім базових принципів для розробників безпілотних авто і відповідного програмного забезпечення:

- 1) компанії мають слідкувати за тим, щоби безпека була головним пріоритетом, на базовому рівні;
- 2) виробники повинні оцінювати розмір потенційних ризиків, особливо у випадках відповідальності перед третіми особами;
- 3) гарантія безпеки транспортного засобу має тривати пожиттєво, до завершення періоду роботи системи;
- 4) виробники, субпідрядники повинні узгоджувати та сертифікувати охоронні процеси і продукти одне одного;
- 5) потенціал роботи охоронної системи повинен мати резерв;
- 6) програмне забезпечення повинно бути розраховане на більший період часу, аніж очікуваний строк придатності системи;
- 7) захищене зберігання даних;
- 8) машини або їх системи управління повинні бути стійкими до зламу та здатні продовжувати роботу після атаки.

Важливим є позиція Уряду Великої Британії про те, що встановленим вимогам безпеки мають відповідати безпілотні автомобілі як нових версій виробництва, так і більш старшої версії [18].

Для запровадження на дорогах безпілотних автомобілів слід розробити та прийняти відповідні нормативно-правові акти, які будуть здійснювати правове регулювання відносин, пов'язаних із їх використанням. Насамперед, слід внести відповідні зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт», Правил дорожнього руху, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Митного кодексу України та низки інших актів. Це зумовлено також тим, що на сьогодні не вирішено у законодавстві питання про те, чи потрібно інформувати водіїв про те, що поруч з



ними рухаються повністю автоматичні системи? Якими мають бути дії працівника поліції у разі виникнення ситуацій за участю безпілотного автомобілів? Як потрібно здійснювати митний контроль безпілотних вантажівок?

Незважаючи на відсутність в Україні правового регулювання відносин, пов'язаних із використанням безпілотних автомобілів, вирішення питання про відшкодування шкоди, завданої таким транспортним засобом вирішується згідно Цивільного кодексу України (ЦК України).

Відповідно до ст. 1187 ЦК України [19], безпілотні автомобілі є джерелом підвищеної небезпеки. Це означає, що суб'єкт цивільно-правової відповідальності визначається за правилом ч. 2 ст. 1187 ЦК України. Тобто суб'єктом цивільно-правової відповідальності є особа, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо). Однак, безпілотний автомобіль є особливим транспортним засобом, оскільки керування транспортним засобом здійснюється за допомогою комп'ютера. До розробки автотопілоту вбудовують автомобілі камери, радары й ультразвукові датчики, а також обчислювальні модулі, які аналізували зібрані дані. Тобто безпілотний автомобіль повинен самостійно знати маршрут, орієнтуватися на місцевості та оцінювати навколишню обстановку. При цьому головним є те, що він повинен дотримуватися правил безпеки і дорожнього руху, а також не створювати загрози для інших водіїв та пасажирів.

Штучний інтелект безпілотника повинен мати у своєму розпорядженні величезні потужності та розпоряджатися гігантськими масивами інформації. Від нього вимагається не тільки фіксувати перешкоди, але і прогнозувати поведінку оточуючих об'єктів: інших машин, пішоходів, тварин тощо.

Не можна забувати і про погодні умови: сильні опади або зниження видимості. Все це теж впливає на можливості автомобіля. А заодно потрібна особлива картографія, адже машині недостатньо звичайного GPS — тут знадобиться точність до сантиметра [10].

Таким чином, вищезазначене породжує низку питань у галузі цивільного права. Суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем є: виготовлювач автомобіля, розробник програмно-апаратного модуля, чи вони обидва, чи володілець автомобіля? Ці питання на сьогодні є складними. Спробуємо обґрунтувати можливі шляхи їх вирішення.

По-перше, суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем не можна визнавати виготовлювача автомобіля та розробника програмно-апаратного модуля. Така відповідь пояснюється тим, що безпілотні автомобілі є джерелом підвищеної небезпеки. Відповідно до ч. 1 ст. 1187 ЦК України джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням транспортних засобів, а безпілотні автомобілі становлять механічні транспортні засоби [19]. Крім того безпілотний автомобіль володіє такими ознаками джерела підвищеної небезпеки: наділений шкідливими властивостями; характеризується неможливістю повного контролю з боку людини за проявом шкідливих



властивостей матеріальних об'єктів; визначається підвищеною ймовірністю завдання шкоди [19].

По-друге, за правилами ч. 2 ст. 1187 ЦК України суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки є особа, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку [19]. При цьому до правових підстав законодавець відніс: право власності, інше речове право, договір підряду, оренди та інші [19]. Таким чином, суб'єктом відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем є його володілець.

По-третє, володілець безпілотного автомобіля має право звернутися з зворотною вимогою (регресом) до його виготовлювача. Правовою підставою для такого звернення є п. 2 ч. 1 ст. 1210 ЦК України [19].

По-четверте, використання в Україні безпілотних автомобілів за відсутності правового регулювання відносин, пов'язаних із їх участю у дорожньому русі не виключає можливості притягнути до адміністративної відповідальності володільца цього автомобіля. Завдання шкоди безпілотним автомобілем жодним чином не впливає на визначення суб'єкта цивільно-правової відповідальності за завдану ним шкоду, — ним є його володілець.

Список використаних джерел

1. Грузовики-беспилотники — ближайшее будущее канадских дорог (26.12.2017). *Netolko.News*. URL : <http://bit.ly/2IHwax5>.
2. Безпілотні таксі з 2020 року. Що показала Tesla (25.04.2019). Корреспондент. URL : <http://bit.ly/2Q8QcVa>.
3. У Запоріжжі зібрали перший безпілотний Lanos (27.03.2018). *Українська правда*. URL : <http://bit.ly/2wT64nY>.
4. Автопілот Tesla врятував життя водієві (08.08.2016). *Кореспондент.net*. URL : <http://bit.ly/2vfZxmY>.
5. Як часто безпілотні авто попадають в ДТП? (14.01.2016). *SENFIL*. URL : <http://bit.ly/3cWTvsn>.
6. Самокерований автомобіль UBER збив на смерть пішохода (20.03.2018). *Finance.Ua*. URL : <http://bit.ly/2xz8rwO>.
7. Про автомобільним транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344–III. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <http://bit.ly/2TMaWVd>.
8. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <http://bit.ly/39MhgkR>.
9. Безпілотний автомобіль. *Вікіпедія*. URL : <http://bit.ly/2Q74sxO>.
10. Безпілотні авто. Перспективи автомобіля без водія. *Укр-Прокат*. URL : <http://bit.ly/2WfeLUe>.
11. Безпілотні автомобілі в Україні: чого чекати? (09.09.2016, 23:56). *AutoMotoClub.Info*. URL : <http://bit.ly/38RlJln>.
12. Майбутнє автостраховання: безпілотні автомобілі, телематика і carsharing радикально змінять концепцію страхового захисту. *Polis24.ua*. URL : <http://bit.ly/39XD1P7>.



13. Кого має переїхати безпілотний автомобіль: дитину чи бабусю? Це залежить від країни (01.11.2018). *Blog.imena.ua*. URL : <http://bit.ly/3eTznaH>.
14. Не довіряю комп'ютеру возити мене, — Трамп про безпілотні авто (19.03.2019, 16:05). *ZIK*. URL : <http://bit.ly/2vmu4Qg>.
15. Безпілотні автомобілі: між фантастикою та утилітарністю (3 травня 2019). *Тиждень.Ua*. URL : <http://bit.ly/2W8mBPK>.
16. Безпілотна Tesla вбила водія. Родина водія готується до масштабного суду (03.05.2019, 15:49). *TCH*. URL : <http://bit.ly/2vhsaQR>.
17. *Потічний Т.* Роботи-автомобілі вже готові, суспільство — поки ні (11.03.2019, 08:48). *Українська правда*. URL : <http://bit.ly/3cU3Kh9>.
18. 8 обов'язкових правил для безпілотних авто — затверджено урядом Британії (08.08.2017). *Blog.imena.ua*. URL : <http://bit.ly/2Q8dZVу>.
19. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435–IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <http://bit.ly/2w1seVb>.

Надійшла до редакції 03.11.2019

Svitlana HRYNKO

Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law

Ruslan HRYNKO

Bohdan Khmelnytskyi National Academy of the State Border Guard Service of Ukraine

Autonomous Car as a Source of Damage: Civil Law Aspect

The purpose of the article is to determine the civil legal features of an autonomous car as a source of damage. When developing a computer program responsible for driving an autonomous car, the issue of its compliance with ethical standards (morality) should be resolved. That is, to develop the ethics of artificial intelligence taking into account the priority in the selection of the population of a particular region. It is noted that there is a legislative basis for the use of autonomous cars in many states (the USA, the Netherlands, Great Britain, France and Germany). Ukraine has no legislation allowing such self-driving cars to be used on the roads of the country, where a driver must steer a car. According to automobile experts, the use of autonomous cars in Ukraine is also impossible due to the unsatisfactory state of its roads. It was concluded that the technology of development and use of autonomous cars should be supervised by the Government by developing uniform requirements both for the cars and the software. Such a document was adopted by the Parliament of Great Britain. The issue of compensation for damage caused by such a vehicle is decided in accordance with the Civil Code of Ukraine. It has been concluded that an autonomous car is a special vehicle as it is controlled by a computer. Neither the car manufacturer nor its software developer can be regarded as subjects of civil liability for the damage caused by an unmanned car. This conclusion is grounded on the fact that autonomous car is a source of increased risk as it has the following features: damage-causing properties; impossibility of complete control on the part of the person over the manifestation of damage-causing properties of material objects; increased probability of causing the damage. The subject of civil liability for damage caused by an autonomous car as a source of increased danger is a person who, on an appropriate legal basis, owns the vehicle. The owner of an autonomous car has the right to apply with a reverse claim (regression) to his manufacturer due to defects of the goods.

Keywords: *vehicle, autonomous car, causing harm, subject of civil liability, source of increased danger.*