

Підсумовуючи, варто зазначити, що сучасний етап розвитку суспільства дійсно зумовив трансформацію традиційних сімейних відносин, що має наслідком зміну акцентів правового регулювання сімейних відносин у законодавстві зарубіжних держав, а тому дослідження визначеної проблематики має продовжуватися не тільки на науковому рівні, а й на законодавчому.

Державами мають бути вніормовані основні інститути шлюбно-сімейних відносин на міжнародному рівні, наприклад, шляхом створення єдиного кодифікованого акту. Також варто унормувати положення щодо шлюбних контрактів і закріпити правило щодо обов'язковості його укладення для запобігання випадків неоднакового застосування основ законодавства про шлюб різними державами, а також порушень прав сторін шлюбно-сімейних відносин.

Список використаних джерел

1. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 32. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15/conv#n251> (дата звернення: 06.10.2021).
2. Ткаченко В. Колізійні питання реалізації права на шлюб у міжнародному приватному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 6. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/6/48.pdf>

Науковий керівник: к.ю.н., доцент, доцент кафедри Тищенко Ю. В.

ПРОЦЬ ДАНИЛО ВОЛОДИМИРОВИЧ

Західноукраїнський національний університет

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ АУТОНОМНОГО ТРАНСПОРТУ

На сьогоднішній день світ перебуває на порозі великих змін через стрімкий розвиток робототехніки, інформаційних технологій та штучного інтелекту, і Україна не може залишатися осторонь цих процесів. Безпілотні автомобілі, які переміщуються у просторі без участі людини за допомогою автоматичного управління, є своєрідним ноу-хау в транспортній галузі. Такі «безпілотники» призначені для задоволення повсякденних споживчих потреб населення, перевезення вантажів у промисловій, а також у оборонній (військовій) галузі.

У зв'язку із цими змінами постають і питання відповідності законодавчої бази реальності, яка стрімко змінюється під

впливом таких інформаційних технологій. Для законодавців питання регулювання відносин, об'єктом яких є автопілотні транспортні засоби з інтегрованим штучним інтелектом, є одним із найскладніших, оскільки поєднує у собі правові, філософські, економічні та інші проблеми [8].

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 сьогодення. Про систему автономного управління автомобілем нині чути з усіх боків. Google, Microsoft, Tesla, Mercedes, BMW, Bosch, Continental, Panasonic. Більшість автомобільних компаній сьогодні ведуть роботу по створенню автономного транспорту. Автомобілі, автобуси, безпілотні таксі, колісні дрони для служби доставки – сьогодні все частіше можна почути про подібні речі. Однак транспортні засоби зі справжнім автопілотом усе ще мають характер дослідницьких прототипів.

Так що ж таке автопілот? Автопілот – це транспортний засіб, що здатен отримувати дані про своє середовище і здійснювати навігацію без участі людини, яка б ним керувала. Автономний автомобіль здатен орієнтуватися, використовуючи різні прилади й методи, такі як радар, лідар, GPS, одометри та комп'ютерний зір. Сучасні системи керування здатні інтерпретувати інформацію з сенсорів аби визначити правильний напрямок руху, а також ідентифікувати перешкоди й відповідні показники. Автономні автомобілі мають системи керування, які здатні аналізувати сенсорні дані і розрізняти інші транспортні засоби на дорозі, що є дуже корисним при плануванні маршруту до бажаної точки призначення.

За оцінками різних компаній та організацій, повністю автоматизований транспорт займатиме значну частку серед перевезених пасажирів на дорогах світу вже у 2025–2050 роках. Це означає, що автомобілі будуть не лише пересуватися самостійно, але й зможуть «спілкуватимуться» між собою за допомогою систем типу Car-to-Car, а також з оточуючою інфраструктурою – світлофорами, центрами дорожнього регулювання.

Нормативно-правова база щодо питання, пов'язаних з широким використанням автомобілів на автопілоті, вже вдосконалюється у провідних країнах Європи (у Великобританії, Франції, Німеччині, Швеції та ін.). Так, наприклад, Джессі Норман (один із міністрів Великобританії) 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].

До слова, у 2018 р. у Великобританії ухвалений Закон «Про автоматизовані й електричні транспортні засоби», яким визначено і чітко розподілено цивільну відповідальність. Однак, слід зазначити, що все ще залишається безліч не вирішених проблем, які потребують свого нормативного врегулювання. При цьому, уряд Великобританії 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].

Запровадження автопілотів в Україні потребує впровадження належного правового регулювання. При цьому, варто проаналізувати як позитивні, так і негативні аспекти даної технології, щоб краще розуміти її сутність та згодом – якомога чіткіше врегульовувати правовідносини в яких певним чином задіяний автопілот.

До позитивних можна віднести такі як: 1) виключення людського чинника як головного джерела аварії задля сприяння підвищення безпеки шляхів; 2) штучний інтелект здатний обирати оптимальні (тобто коротші, швидші) маршрути; 3) для підприємців це також означає економію ресурсів, які витрачалися на найм водіїв (цікаво, відповідно до ст. 8 Конвенції ООН «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р., кожен транспортний засіб або група транспортних засобів, які перебувають у русі, повинні мати водія [3]; як бачимо, управління автопілота не зовсім відповідає даному положенню); 4) автопілот не потребує часу на відпочинок у дорозі, на відміну від людини.

Потрібно наголосити і на деяких негативних аспектах запровадження автопілотів. Так, сьогодні є 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.

У цьому ракурсі, слід відмітити, що 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].

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? На жаль, дане питання у багатьох країнах світу є практично невіршеним.

Щодо 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 [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 автомобіль (до отримання вигляду готової продукції) виникає під час його створення і належить виробнику. На той момент автомобіль має тільки родові ознаки. Однак після державної реєстрації автомобіль набуває індивідуально визначених ознак і кваліфікації автомобіля – стає об'єктом цивільного права й об'єктом цивільного обігу.

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 переконують 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 ЗУ «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 ЗУ «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 ЗУ «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції») [6]. Проведений аналіз підштовхує до думки, що потерпілому буде надзвичайно важко отримати компенсацію завданої шкоди. Виглядає, що шкода, завдана третім особам у дорожньо-транспортній пригоді, наприклад, пішоходам, пасажиром, іншому водію, виробником машини на автопілотному керуванні не буде компенсована, оскільки в законодавстві не передбачено чітко такого права вимоги.

Як бачимо, використання автопілота має ряд переваг, однак і не позбавлене суттєвих недоліків. У цьому плані першочергово постає питання саме відповідальності за завдану шкоду, так як ступінь ризику завдання шкоди від автомобіля на автопілоті є високою. Якщо керуватися чинним законодавством, то вбачається, що сьогодні існує така схема компенсації шкоди, спричиненої автомобілем на автоматичному керуванні: шкоду, завдану потерпілому, може компенсувати виробник автомобіля на автопілотному керуванні, а шкоду, завдану третій особі – треба відшкодовувати власнику такого автомобіля чи особі, яка на законних підставах володіла ним. Проте такий варіант

виглядає непривабливим для потенційних користувачів автопілотних транспортних засобів [7] і вирішення даного питання може бути саме у сторону виробників та користувачів автопілотів.

Список використаних джерел

1. Давидов Д. Проблема відповідальності автопілота у випадку ДТП 2018 р. 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. Конвенція ООН «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041
4. Воронін Д. А. Проблеми правового регулювання автономного транспорту. *Інноваційна економіка: перспективи розвитку і вдосконалення*. 2018. № 7. С. 123–128.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. No 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. Кулініч В. Машини майбутнього: хто відповідь за причинений автопілотом шкоду. *Економічна правда*. 2017. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2017/07/4/626687/>
8. Martsenko, N. (2020). Determining the place of artificial intelligence in civil law. *Studia Prawnoustrojowe*, (47). <https://doi.org/10.31648/sp.5279/>

Науковий керівник: к.ю.н., доцент кафедри Марценко Н. С.

ТВЕРДОХЛІБ ЯНА ВІКТОРІВНА

Сумський державний університет

ПИТАННЯ ПРАВ БІЖЕНЦІВ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

Кожна держава має самостійно розробляти процедуру надання притулку та визначення статусу біженця. Це призводить до розбіжностей між визначенням правового статусу біженця різними державами, оскільки підходи до правового регулювання цих питань розробляються в залежності від різних факторів: матеріальних та інших ресурсів країни, питань національної безпеки та історії вимушених міграційних переміщень. Незважаючи на такі відмінності, головною метою визнання правового статусу біженців є забезпечення захисту особам,