

НОРМАТИВНІСТЬ ПОВЕДІНКИ АВТОНОМНИХ РОБОТІВ: МОРАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ І ОСНОВНА ЮРИДИЧНА ПРОБЛЕМА

Проблема використання людьми *автономних роботів* (далі – АР) ставить питання про *нормативність* поведінки АР. Термін «нормативна поведінка» в літературі застосовується для оціночного визначення поведінки не тільки «людей», але й «машин». Науковці, приміром, пишуть: «Нормативна поведінка у світі людей і машин» (1, с. 3-12). На відміну від поняття «діяльність», поняття «поведінки» використовується не тільки для характеристики людини. Поняття «поведінки» є настільки широким, що кажуть і пишуть як про поведінку живих істот («поведінка людини серед людей і наодинці», «поведінка раненої тварини»), так і неживих об'єктів («поведінка кулі під час польоту», «поведінка автомобіля на слизькій дорозі», «поведінка хмар»). На сьогодні науковці вже вчать роботів «взаємодіяти один з одним при вирішенні складної задачі... така схема взаємодії дуже схожа на поведінку живих істот» (2).

В актуальному *загальному переліку* проблем, пов'язаних з розумінням нормативної і ненормативної поведінки сучасних і майбутніх АР знаходяться насамперед *етична* і *юридична* проблеми. На вирішення етичної проблеми спрямована такі науки як «етика робототехніки» (стисло – «робоетика»), «машинна етика», частково, «техноетика». Так, приміром, історично першими основоположними правилами робоетики стали «три закони робототехніки» (обов'язкові правила поведінки роботів), сформульовані А. Азімовим (він автор терміна «робототехніка», англійською – Robotics) в оповіданні «Я, робот» (1941 р.). Але Резолюція від 16. 02. 2017 р. Парламенту ЄС (далі – Резолюція Європарламенту) «Норми цивільного права про робототехніку» («Civil Law Rules on Robotics») наголошує, що закони робототехніки А. Азімова насамперед адресовані розробникам, виробникам, операторам роботів, оскільки ці «закони неможливо перевести в машинний код» (Загальні положення. Т.). У зв'язку з чим Резолюція Європарламенту містить «Кодекс етики розробників робототехніки». Зазначена Резолюція не є нормативно-правовим актом, проте даний документ має *рекомендаційне значення* не тільки для країн-членів ЄС, але й, приміром, для України, котра орієнтується на *перспективи* розвитку законодавства ЄС.

Юридична проблема *ненормативності* поведінки АР виникає тоді, коли *суб'єкт-об'єктні* відносини (відносини «людина – машина», в яких використовуються АР) трансформуються в *суб'єкт-суб'єктні* відносини («людина – людина» й т. ін.): завдається *шкода* іншим учасникам суспільних відносин, цінностям, котрі охоронюються правом. Саме зазначена юридична проблема актуалізує питання про розрізнення видів роботів за *методом управління*. Таке розрізнення має юридичне значення, оскільки право регулює лише *свідому, вольову* поведінку людей (поняття «свідомість», «воля») і АР –

несумісні поняття). Вирішення проблеми встановлення *суб'єкта юридичної відповідальності* (далі – СЮВ) залежить від наявності або відсутності зв'язку дій робота і дій людини. Такий зв'язок є очевидним при функціонуванні *біотехнічних, інтерактивних* роботів, або *гібридних* роботів, коли вони функціонують в режимі «ручного управління» (управління людиною). У таких випадках СЮВ є *людина-оператор*. Але при функціонуванні АР прямого зв'язку між діями людини і АР немає, тому закономірно виникає питання про СЮВ при *протиправних наслідках* використання людьми АР.

Якщо ставити більш розгорнуто питання про *основу* актуальну юридичну проблему функціонування *правової системи суспільства*, обумовлену існуванням АР, то такою проблемою є проблема визначення за законом *суб'єкта недоговірної юридичної відповідальності* (майнової, немайнової) у випадку, коли певна *операціональна стадія процесу функціонування* АР (інакше кажучи, певна «автономна машинодія» або «автономна роботодія») та її *результат* мають ознаки *протиправної дії* та її *протиправного результату* («*протиправної шкоди*»). Вирішення даної проблеми залежить від розуміння АР як *об'єктів права* і *правовідносин*, або як їх *суб'єктів* (приміром, вже існують небезспірні «законопроектні» поняття: «*електронна особа*», «*робот-агент*»).

Актуальність зазначеної проблеми обумовлена стрімким розвитком *роботизації діяльності людини*. Так, приміром, автовиробник BMW вже заявив, що «перший самокерований електромобіль BMW вийде в 2021 році» (3). Проте юридична практика вже знає випадки коли внаслідок «помилки» штучного інтелекту самокерованого автомобіля мало місце його зіткнення з іншим транспортним засобом (4). Відомі факти протиправності дій *військово-бойових* АР (5). У зв'язку з чим доцільно сказати, що на сьогодні багатфункціональним бойовим роботом «Gladiator» дистанційно керує *оператор* за допомогою контролера PlayStation, але його *програмне забезпечення* може бути модернізованим до такого рівня, коли управління роботом повністю здійснюється *процесором* (6).

Список бібліографічних посилань:

1. Поспелов Д. А., Шустер В. А. Нормативное поведение в мире людей и машин / Д. А. Поспелов, В. А. Шустер. Кишинев: Штиинца, 1990. С. 132.
2. Робототехника: взгляд в будущее URL: <https://www.edu.ru/news/eksklyuzivny/robototekhnika-vzglyad-v-budushchee/>.
3. Первый самоуправляемый электромобиль BMW выйдет в 2021 году. URL: <https://comments.ua/ht/544950-perviy-samoupravlyaemiy-elektromobil-bmw.html>
4. В Калифорнии зафиксировано первое ДТП по вине самоуправляемого автомобиля Google. URL: <https://tjournal.ru/23972-v-kalifornii-zafiksirovano-pervoe-dtp-po-vine-samoupravlyaemogo-avtomobilya-google>
5. Singer P. W. Military Robots and the Laws of War. URL: <https://www.thenewatlantis.com/publications/military-robots-and-the-laws-of-war>.
6. Правовые вопросы ближайшего будущего: роботы-убийцы. URL: <https://pravo.ru/review/view/94866/>.