

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА

На правах рукопису

ЛЕСЬКО ЮРІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ

УДК 347.518:347.426.6

**ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ,
ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Спеціальність 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Науковий керівник –

Гринько Світлана Дмитрівна,

доктор юридичних наук, професор

Хмельницький–2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	15
1.1. Поняття та ознаки транспортного засобу як джерела завдання шкоди	15
1.2. Поняття та особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів	48
Висновки до розділу 1.....	70
РОЗДІЛ 2. УМОВИ ВИНИКНЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	74
2.1. Шкода як умова виникнення зобов'язань.....	74
2.2. Діяльність особи, пов'язана із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань.....	93
2.3. Причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань.....	110
2.4. Особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів	126
Висновки до розділу 2.....	140

РОЗДІЛ 3. СУБ'ЄКТИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ	
ВНАСЛІДОК	
ВЗАЄМОДІЇ	
ТРАНСПОРТНИХ	
ЗАСОБІВ.....	146
3.1. Володілець як суб'єкт відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.....	146
3.2. Значення страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.....	158
3.3. Підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.....	182
Висновки до розділу 3.....	199
 ВИСНОВКИ.....	 202
 СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	 208

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ГК України	—	Господарський кодекс України
КТМ України	—	Кодекс торговельного мореплавства України
ПК України	—	Повітряний кодекс України
ЦК України	—	Цивільний кодекс України
Закон про ОСЦПВВНТС	—	Закон України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»
ПДР	—	Правила дорожнього руху
постанова Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.	—	постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27.03.1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди»
постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.	—	постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 4 від 01.03.2013 р. «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої ДПН»
АРК	—	Автономна Республіка Крим
Пленум Вищого спеціалізованого суду України	—	Пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ
МТСБУ	—	Моторне (транспортне) страхове бюро України
ДТП	—	дорожньо-транспортна пригода
ДПН	—	джерело підвищеної небезпеки, джерелом підвищеної небезпеки, джерел підвищеної небезпеки, джерела підвищеної небезпеки

ТЗ	—	транспортний засіб, транспортних засобів, транспортні засоби, транспортного засобу, транспортним засобам, транспортними засобами
ЗТЗ	—	звичайний транспортний засіб, звичайні транспортні засоби, звичайного транспортного засобу
ТЗ-ДПН	—	транспортний засіб-джерело підвищеної небезпеки, транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки, транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки

ВСТУП

Актуальність теми. Науково-технічний прогрес сприяє створенню нових видів транспортних засобів, значному збільшенню їх загальної кількості, що, особливо в наш час, породжує загрозливе за своїми масштабами явище завдання шкоди внаслідок ДТП. Аналіз статистики ДТП в Україні дозволяє зробити висновок, що аварійність на транспорті становить одну із найгостріших соціально-економічних проблем сучасності. Переважна більшість ДТП пов'язана із взаємодією – зіткненням – ТЗ. Так, за останні п'ять років загалом сталося приблизно 46867 ДТП з потерпілими внаслідок зіткнення ТЗ, зокрема: 7478 – до 30 вересня 2016 р.; 8967 – 2015 р.; 9052 – 2014 р.; 10643 – 2013 р.; 10727 – 2012 р. Це пояснюється тим, що поряд із безумовно корисними ТЗ має і шкідливі властивості, через які людина не може здійснювати повний контроль над ним, а отже, цілком уникати небезпечних обставин, що призводять до негативних наслідків, прямо пов'язаних із завданням шкоди його володільцю, пасажиром та іншим особам.

Інститут зобов'язань із відшкодування шкоди дозволяє захистити цивільні права та інтереси фізичних і юридичних осіб, яким було завдано шкоди внаслідок взаємодії ТЗ. Таким способом захисту є відшкодування завданої шкоди – як майнової, так і моральної.

Слід зазначити, що проблемні теоретичні питання зобов'язань, зокрема із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, істотно впливають на юридичну практику, оскільки їх вирішення зумовлює правильність правозастосування у розглядуваній сфері, від чого залежить охорона та захист життєво важливих інтересів громадян, суспільства і держави. З огляду на зазначене, удосконалення теоретичних положень, що стосуються основних аспектів відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, зокрема визначення суб'єкта відшкодування шкоди, умов виникнення зобов'язальних правовідносин, підстав звільнення від обов'язку відшкодування шкоди тощо, розширяє практичні можливості цивільно-правового захисту прав та інтересів потерпілих у ДТП.

Сьогодні ефективним інструментом охорони і захисту прав та інтересів потерпілих внаслідок ДТП є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ, яке раніше мало місце лише у формі добровільного укладення договорів страхування. Водночас існує низка теоретичних і практичних питань щодо визначення розміру страхового відшкодування, порядку задоволення страхових вимог за декількома договорами страхування, співвідношенням позову про відшкодування шкоди із суброгацією, регресним позовом, встановленням зобов'язаної особи-страховика тощо.

Зобов'язання із відшкодування шкоди одержали в юридичній літературі досить широке і різноманітне висвітлення. З цієї теми підготовлено низку праць, де розкриваються як найважливіші проблеми, пов'язані із відшкодуванням шкоди загалом (А. М. Белякова, Д. В. Боброва, К. М. Варшавський, В. В. Глянцев, С. Д. Гринько, С. Є. Донцов, А. І. Загорулько, О. С. Іоффе, Т. С. Ківалова, О. О. Отрадна, В. О. Тархов, К. А. Флейшиц, Є. О. Харитонов, Ю. С. Червоний, Х. І. Шварц, К. Б. Ярошенко та ін.), так і проблеми окремих видів зобов'язань із відшкодування шкоди (Б. С. Антімонов, А. М. Белякова, В. М. Болдінов, О. О. Боярський, І. В. Бурлака, В. В. Васильєв, О. А. Волков, О. В. Жила, І. М. Забара, Т. В. Заварза, І. Г. Калетнік, Ю. Х. Калмиков, М. І. Коняєв, О. О. Красавчіков, О. О. Лов'як, Л. А. Майданик, І. П. Майстер, М. С. Малєїн, Т. Б. Мальцман, І. С. Ніжинська, С. С. Ніжинський, В. П. Паліюк, Г. Л. Пендяга, В. Д. Прима, С. Я. Ременяк, С. Д. Русу (Гринько), В. Т. Смірнов, А. О. Собчак, Р. О. Стефанчук, Н. В. Терещенко, В. Д. Чернадчук, Я. М. Шевченко, С. І. Шимон та ін.). Що стосується дослідження відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, то вони вивчалися лише в аспекті відшкодування шкоди, завданої ДПН.

Наукові підходи до розв'язання проблем із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, було здійснено у працях Л. Г. Могилянського (1987 р.) та С. М. Приступи (1986 р.), проте, з огляду на час, вони спиралися на норми радянського цивільного законодавства та втілювали засади радянського права. Безсумнівно, цивільне законодавство та судова практика у зв'язку з модернізацією

транспортної сфери постійно змінюються, що зумовлює зміщення акцентів у відповідних наукових дослідженнях.

Результати роботи ґрунтуються на положеннях праць відомих вітчизняних учених: С. М. Бервени, І. В. Венедиктової, М. К. Галянтича, Н. Ю. Голубєвої, О. В. Дзери, Ю. О. Заїки, Ж. В. Завальної, І. С. Канзафарової, О. В. Кохановської, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика, Є. О. Мічуріна, Т. В. Ліснічої, В. В. Луця, С. О. Сліпченка, І. В. Спасибо-Фатєєвої, О. А. Устименко, О. І. Харитонової та ін.

На підставі викладеного можна зробити висновок, що дослідження відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є актуальним, має важливе теоретичне та практичне значення, що зумовило доцільність його проведення на рівні кандидатської дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до планів науково-дослідної роботи кафедри цивільного права та процесу Хмельницького університету управління та права на 2013–2017 роки «Удосконалення механізму правового регулювання особистих немайнових та майнових відносин у контексті приведення законодавства України до європейських стандартів», що є складовою наукової теми Хмельницького університету управління та права на 2013–2017 роки «Управлінські та правові засади забезпечення сталого розвитку України як європейської держави» (державний реєстраційний номер 0108U008927).

Тема дисертації затверджена вченою радою Хмельницького університету управління та права (протокол № 5 від 22 грудня 2014 року).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є встановлення загальних закономірностей та видових особливостей відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, розроблення конкретних пропозицій та рекомендацій з удосконалення правового регулювання відповідних зобов'язальних відносин.

Для досягнення зазначеної мети було поставлено такі задачі:

- визначити поняття ТЗ як джерела завдання шкоди та його види;
- виявити особливі ознаки зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої

внаслідок взаємодії ТЗ;

- встановити особливості об'єктивних умов виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ (шкоди, діяльності особи, пов'язаної із ТЗ, причинно-наслідкового зв'язку);

- розкрити особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ;

- визначити суб'єктів відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ;

- охарактеризувати страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ;

- виявити особливості підстав звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ;

- розробити пропозиції та рекомендації з питань удосконалення законодавчого регулювання відносин із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ.

Об'єктом дисертаційного дослідження є цивільно-правові відносини, що виникають у випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ.

Предметом дослідження є зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ.

Методи дослідження. У процесі дисертаційного дослідження були використані методи формально-логічного (догматичного), системного, функціонального, історичного та порівняльного аналізу, дедукції, індукції, тлумачення норм права, які дозволили визначити особливості відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

За допомогою логічного методу розкрито ознаки ДПН, ТЗ, зобов'язань із відшкодування шкоди, суброгації, регресу, непереборної сили, випадку (підрозділи 1.1, 1.2, 3.2, 3.3). Формальний метод пізнання права дав змогу сформулювати поняття ТЗ, розкрити сутність понять «шкода», «протиправність», «причинність», «вина», «непереборна сила», «випадок», «страхування цивільно-правової відповідальності» (підрозділи 1.1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 3.3). Методи дедукції та індукції дозволили охарактеризувати теорії, концепції, наукові положення щодо ДПН, причинно-наслідкового зв'язку, вини, непереборної сили тощо (підрозділи

1.1, 2.3, 2.4, 3.3). Системно-функціональний метод використовувався при виокремленні видів ТЗ, суб'єктів відшкодування, страхових зобов'язань (підрозділ 1.1, 3.1, 3.2). Історичний метод слугував дослідженню походження зобов'язань із відшкодування шкоди, страхових зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої ТЗ (підрозділ 1.2, 3.2). Метод порівняльного аналізу застосовувався при визначенні спільних та відмінних ознак деліктних зобов'язань і зобов'язань із правомірного завдання шкоди, непереборної сили та випадку (підрозділи 1.2, 3.3).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертаційна робота є першим в Україні комплексним дослідженням відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ. За результатами дослідження сформульовано та обґрунтовано низку наукових положень, що виносяться на захист, зокрема:

уперше:

– визначено поняття зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, як недоговірних правовідносин, що виникають внаслідок протиправного завдання шкоди, а у випадках, передбачених законом, правомірного завдання шкоди володільцю ТЗ, а також іншим особам, спричиненої взаємодією ТЗ, у силу яких особа, відповідальна за завдану шкоду, зобов'язана її відшкодувати, а потерпілий або інші особи у разі його смерті мають право на відшкодування зазнаної шкоди в повному обсязі, якщо інше не передбачено законом;

– віднесено до ТЗ гіроскутер, хOVERборд, моноколесо, сегвей, електроскутер, трициклопод та інші електричні пристрої, створені задовольняти потреби населення в пересуванні;

– встановлено ознаки ДПН в діяльності осіб, пов'язаної із безпілотними автомобілями та безпілотними повітряними суднами, обов'язок відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії яких, покладається на володільця такого ТЗ;

– здійснено поділ зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, залежно від виду ТЗ на зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії: а) звичайних ТЗ; б) звичайних ТЗ і ТЗ-ДПН; в) ТЗ-ДПН;

– обґрунтовано звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду володільця ТЗ-ДПН, який допустив недбалість стосовно його схоронності, що призвела до

неправомірною заволодіння ним іншою особою, внаслідок діяльності якої було завдано шкоди;

– сформульовано такі правила про регресний позов та позов про відшкодування шкоди: а) якщо виплачене страховиком страхове відшкодування покриває лише частину завданої шкоди, страховик своїм правом на регресний позов може скористатися лише після того, як потерпіла особа подала до суду позов до особи, відповідальної за завдану шкоду, що не покрита страховим відшкодуванням; б) за рішенням суду про відшкодування шкоди стягнення з особи, відповідальної за завдану шкоду, насамперед, здійснюється на користь потерпілого і лише після того, як повністю буде відшкодовано завдану йому шкоду, стягнення здійснюється на користь страховика;

удосконалено:

– обґрунтування необхідності одночасного застосування норми про відшкодування шкоди, завданої ДПН (статей 1187, 1188 ЦК України), та норми про відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності (статті 1171 ЦК України);

– підходи до розуміння причинно-наслідкового зв'язку для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ. Встановлено, що в даному випадку мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки: а) прямий (безпосередній), тобто зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ і шкідливим наслідком; б) необхідний – зумовлює настання шкідливого наслідку через прояв шкідливих властивостей ТЗ у русі; в) випадковий – шкідливий наслідок спричиняється взаємодією кількох ТЗ;

– підходи до порядку виплати страхового відшкодування в разі укладення однією особою договору обов'язкового та договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності в декількох страховиків. Запропоновано такий порядок виплати: страховик за договором обов'язкового страхування відшкодовує оцінену шкоду в межах страхової суми, розмір якої встановлено у страховому полісі, а в разі недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування завданої шкоди страховик за договором добровільного страхування зобов'язаний

сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням;

дістали подальшого розвитку:

– твердження про те, що ТЗ є ДПН тоді, коли володіє такими ознаками: є об'єктом матеріального світу; наділений шкідливими властивостями; перебуває у володінні (фактичному та юридичному); використовується в діяльності фізичних та юридичних осіб; характеризується неможливістю повного контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів; визначається підвищеною ймовірністю завдання шкоди; відрізняється можливістю завдання шкоди випадково;

– обґрунтування положення про те, що обов'язковою умовою виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є діяльність особи, пов'язана із ТЗ. Це зумовлено такими обставинами: по-перше, ТЗ породжують завдання шкоди при їх використанні у діяльності людини; по-друге, ТЗ повинні перебувати у русі; по-третє, шкода завдається внаслідок взаємодії ТЗ, тобто за наявності сукупності взаємопов'язаних між собою дій кількох ТЗ, що спричинили настання юридично значимих наслідків;

– характеристика завдання шкоди у стані крайньої необхідності внаслідок взаємодії ТЗ; у такому випадку виникають зобов'язання із: а) відшкодування шкоди, суб'єктами якого виступають зі сторони боржника особа, в інтересах якої діяв завдавач шкоди, а зі сторони кредитора – потерпілий; б) рятування здоров'я та життя фізичної особи, де кредитором виступає завдавач шкоди, а боржником – держава; в) рятування майна іншої особи, де кредитором виступає завдавач шкоди, а боржником – держава або власник (володілець) цього майна.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони можуть бути використані:

– у науково-дослідній сфері – як підґрунтя для подальших загальнотеоретичних наукових досліджень проблем зобов'язань із відшкодування шкоди, цивільно-правової відповідальності, страхових зобов'язань і цивільного права загалом;

– у навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право», а також спецкурсів «Проблеми зобов’язального права», «Деліктні зобов’язання»;

– у нормотворчому процесі – для удосконалення цивільного законодавства у сфері відшкодування шкоди та страхових зобов’язань;

– у правозастосовній діяльності судових та інших юрисдикційних органів – при вирішенні спорів, що виникають із зобов’язальних правовідносин щодо відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів і страхових зобов’язань.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, усі сформульовані в ньому положення та висновки обґрунтовані на основі особистих досліджень автора. Нові наукові результати дисертації отримані дисертантом особисто. Розділ у колективній монографії підготовлено здобувачем особисто (обсяг – 1 д.а.). У дисертації ідеї та розробки, які належать співавторам, не використовувались.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дисертації було представлено на міжнародних наукових і науково-практичних конференціях: міжнародній науковій конференції «Чотирнадцяті осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 23–24 жовтня 2015 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Право, держава та громадянське суспільство в умовах системних реформ у процесі євроінтеграції» (м. Дніпропетровськ, 27–28 листопада 2015 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні погляди на актуальні питання правових наук» (м. Запоріжжя, 25–26 листопада 2016 р.).

Публікації. За темою дисертації та відповідно до її змісту опубліковано п’ять статей у фахових наукових виданнях, з яких одна – у науковому виданні іншої держави; одна глава в колективній монографії; тези трьох виступів та доповідей на міжнародних наукових і науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять дев’ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел.

Повний обсяг дисертації становить 232 сторінки. Список використаних джерел, що містить 244 найменування, викладено на 24 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Поняття та ознаки транспортного засобу як джерела завдання шкоди

Для того, щоб визначити особливості відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, насамперед, необхідно вирішити питання про цивільно-правову природу ТЗ як джерела завдання шкоди. Такий підхід зумовлений тим, що у цивільному законодавстві ТЗ традиційно віднесено до ДПН (ст. 1187 ЦК України) [227]. Водночас окремі види ТЗ судова практика не наділяє ознаками ДПН [157]. А для цього буде доцільним дослідити правову природу ДПН та його характерні ознаки, що дозволить надалі визначити цивільно-правову природу окремих ТЗ.

У юридичній літературі вчені та практики завжди порушували питання про правову природу ДПН, що зумовлено наявністю спеціальних умов виникнення та вимог до суб'єкта цивільно-правової відповідальності (Б. С. Антімонов, А. М. Белякова, А. І. Загорулько, О. С. Іоффе, О. О. Красавчиков, Т. Б. Мальцман, Г. Л. Пендяга, С. М. Приступа, С. Д. Русу (Гринько), А. О. Собчак, В. О. Тархов, Н. В. Терещенко, М. Топоров, К. А. Флейшиц та ін.) [9; 17; 73; 77; 98; 114; 132; 151; 178; 189–190; 203–204; 205; 207]. Однак, незважаючи на такий значний інтерес до цієї правової категорії, серед науковців так і не склалося єдиного підходу до визначення поняття ДПН. З цього приводу видатний радянський юрист, дослідник інституту зобов'язань внаслідок завдання шкоди В. О. Тархов зазначав: «Жоден із найбільш значних творінь законодавства не містить цього поняття: ні Звід Юстиніана, складений у VI ст. і покладений в основу майже всіх сучасних правових систем, який офіційно втратив силу лише 1 січня 1900 р., ні Кодекс Наполеона і Німецький цивільний кодекс, нині чинні, ні Звід законів Російської імперії, хоча всі вони передбачають підвищену відповідальність для деяких осіб. Лише в 1910 році

відомий німецький юрист М. Рюмелін сформулював ідею підвищеної небезпеки, а Цивільний кодекс РРФСР 1922 р. ввів до законодавства термін «джерело підвищеної небезпеки» [204, с. 115].

Висловлення вченого є слушним і також відповідає розвитку українського цивільного законодавства. Одним із перших М. Рюмелін запропонував покласти підвищену відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що створює підвищує небезпеку для оточуючих, вище від звичайного рівня [141, с. 287]. Термін «джерело підвищеної небезпеки» вперше одержав законодавче закріплення на українських землях також лише у ЦК УРСР 1922 р. (ст. 404) [47]. Виділення окремої норми для правового регулювання відносин, пов'язаних із завданням шкоди ДПН, було зумовлено тим, що обов'язок її відшкодування поширювався до певних меж: дії непереборної сили, умислу чи грубої недбалості самого потерпілого. А це означає, що цивільно-правова відповідальність у цьому випадку ґрунтується на засадах ризику, а не вини, як в інших випадках завдання шкоди.

Після законодавчого закріплення відповідальності за шкоду, завдану ДПН, серед науковців розгорнулися дискусії, що породили низку концепцій поняття ДПН: «діяльності», «об'єкта», «змішану (діяльності та об'єкта)».

Відповідно до концепції «діяльності» ДПН є діяльність, яка породжує підвищену небезпеку для оточуючих. Як зазначав М. М. Агарков: «ДПН є не річ, а певна діяльність щодо використання відповідних речей» [36, с. 339]. Подібні міркування висловлював Б. С. Антімонов: «ДПН – це завжди дія або система дій, тобто діяльність, але ніколи не «річ» і не відсутність дій, діяльності, не бездіяльність» [9, с. 98–101]. При цьому Б. С. Антімонов, з'ясувавши ознаки цієї діяльності, не сформулював поняття ДПН, оскільки вважав, що воно «має умовний юридичний зміст, – цей зміст розкрити складно» [9, с. 99].

Прихильником концепції «діяльності» був О. С. Іоффе, на думку якого ДПН – це не об'єкт, що приводиться в дію, а діяльність, пов'язана з певними об'єктами. Водночас для того, щоб людська діяльність могла бути кваліфікована як підвищено небезпечна, вона повинна бути пов'язана з відповідними об'єктами, без врахування яких не можна виявити специфіку цієї діяльності [81, с. 772]. Тому, вважає вчений,

помилковим є розуміння ДПН лише через властивості речей і сил природи. Так, паровоз, машина, трамвай, доки не будуть приведені в рух людиною, не містять нічого такого, чого людина не контролювала. Момент підконтрольності стосується не речей чи сил природи, а процесу і результатів людської діяльності, яка приводить їх до руху [81, с. 773].

На думку О. О. Отраднової, ДПН є саме діяльністю особи, яка пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням небезпечних об'єктів, що створює підвищену ймовірність заподіяння шкоди особі, яка цю діяльність здійснює, або третім особам та (або) їх майну. А причиною підвищеної небезпеки є такі властивості об'єктів, з якими проводиться діяльність, що обумовлює неможливість повного контролю за такою діяльністю з боку людини на певному етапі розвитку науки та техніки [129, с. 172].

Таким чином, найбільш характерними ознаками концепції «діяльності», які виділяє Д. В. Боброва, є такі: «По-перше, під джерелом підвищеної небезпеки слід розуміти діяльність, яка пов'язана з використанням певних предметів, головним чином, техніки; по-друге, підвищену небезпеку створює не «мертвий об'єкт», а пов'язана з ним діяльність; по-третє, підвищена небезпечна діяльність характеризується тим, що вона пов'язана з такими видами техніки, в яких закладена рухова система, та експлуатація їх при сучасному рівні розвитку техніки безпеки повністю не виключає можливості заподіяння непередбаченої (випадкової) шкоди» [221, с. 532].

На нашу думку, позитивним у концепції «діяльності» є те, що поняття і сутність ДПН розглядаються у зв'язку з поведінкою («діяльністю») суб'єктів цивільного права (людини). Водночас вчені поставили знак рівності між поведінкою («діяльністю») суб'єктів цивільного права і різними формами реального прояву підвищеної небезпеки, що виникають у зв'язку з використанням, транспортуванням, зберіганням певних видів об'єктів матеріального світу. Тобто вони пішли шляхом ототожнення діяльності суб'єктів цивільного права із діяльністю самого ДПН («діяльність людини – ДПН»), а з цим погодитися не можна. Безспірним є те, що діяльність суб'єктів цивільного права сама по собі ніякої

підвищеної небезпеки не створює і створювати не може. Таку небезпеку може створювати лише така діяльність, яка пов'язана із певними матеріальними об'єктами. Як слушно зазначали В. Т. Смірнов і А. О. Собчак, якщо під ДПН розуміти будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену ймовірність завдання шкоди, то зайвою є додаткова вказівка на діяльність щодо використання, транспортування, зберігання предметів, речовин та інших об'єктів виробничого, господарського чи іншого призначення. Перше формулювання повністю охоплює (поглинає) друге [186, с. 22]. Тобто ця ідея призвела до того, що функціонування устаткування і засобів виробництва ототожнюється із діями людей щодо управління цими предметами матеріального світу. Внаслідок цього діяльність, пов'язана з підвищеною небезпекою для оточуючих, стала ДПН, з чим погодитися не можна.

Концепція «діяльності» не позбавлена й внутрішніх суперечностей.

По-перше, якщо вважати, що ДПН є діяльністю людей, то незрозуміло, яким чином вона може не підпадати у процесі свого здійснення безперервному і загальному контролю людини? Слід погодитися з міркуваннями О. О. Красавчікова, який з цього приводу зазначав, що людина виділяється із оточуючого живого світу тим, що діє зі знанням справи, контролює свої дії, а її свідомість не тільки відображає, а й творить об'єктивну реальність. Людині справді буває важко контролювати й регулювати ті чи інші технічні, технологічні та інші виробничі процеси, які складаються із функціонування певного комплексу машин, устаткування, автоматичних чи напіваавтоматичних, енергетичних, силових та інших пристроїв. Механізми (техніка) підвладні волі людини, оскільки кожна машина своєю появою зобов'язана її думці. Водночас межі цієї влади не безмежні. Якщо поведінка людини визначається соціологічними і біологічними законами, то «поведінка» машин підпорядковується законам фізики, хімії, астрономії та інших природних наук. Саме це й виключає можливість розглядати дії людей (їх діяльність) як ДПН [98, с. 13]. Таким чином, діяльність людей завжди їм підконтрольна, саме для цього розробляються і приймаються правила безпеки. Інше питання пов'язане з тим, що людина не завжди може здійснювати повний контроль за проявом шкідливих властивостей об'єктів матеріального світу.

По-друге, певний сумнів викликає розуміння ДПН як діяльності людей, що призводить у рух матеріальні об'єкти, наприклад: якщо двигун автомобіля було заглушено його володільцем, а не поставлено на ручні гальма, стався його рух і наїзд на громадянина, який проходив повз, у результаті чого здоров'ю громадянина було завдано шкоди. У цьому випадку ми не спостерігаємо «діяльності» володільця автомобіля як ДПН, оскільки шкоди було завдано автомобілем, який перебував у володінні, а не у користуванні необачного водія, тобто мимоволі. На нашу думку, ДПН є самі матеріальні об'єкти, незалежно від того, проявляють вони шкідливі властивості мимоволі чи залежно від волі людини. Тому правильною є позиція судової практики, яка кваліфікує випадки завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля як ДПН (п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27.03.1992 р.) [155]. Тобто ДПН є матеріальні об'єкти, пов'язані з діяльністю їх володільців.

Протилежною концепції «діяльності» є концепція «об'єкта», відповідно до якої ДПН є об'єкти (предмети) матеріального світу, які володіють небезпечними для оточуючих властивостями, що не підпадають повному контролю з боку людини. Прихильники цієї концепції пояснюють свою позицію так: володіння ДПН, тобто об'єктом, здійснюється на праві власності та іншому речовому праві. Крім того, за їх твердженням, така діяльність повинна бути пов'язана із експлуатацією чи іншим користуванням певними матеріальними об'єктами, що володіють особливими кількісними і якісними властивостями [37, с. 733].

На думку Д. В. Бобрової, в основу концепції «об'єкта» покладено такі ознаки ДПН: «1) ДПН є те, що її створює; 2) матеріальний вираз ДПН слід шукати у вивченні елементів виробничих сил – знарядь і засобів виробництва; 3) знаряддя і засоби виробництва створюються людським розумом і руками. Людина використовує їх у своїй цілеспрямованій свідомій діяльності. Водночас ці предмети матеріального світу пов'язані з дією об'єктивних законів природи – механічних, фізичних, хімічних, біологічних, які існують поза свідомістю людини і не залежать від неї; 4) суть ДПН полягає в тому, що предмети, створені людиною, залишаються під дією законів природи; 5) предмети (ДПН) мають специфічні особливості або

властивості, які можуть шкідливо впливати на навколишнє середовище, у тому числі й на людину» [221, с. 532].

З такою позицією науковця повністю погодитися не можна, оскільки законодавство і судова практика відносить до ДПН утримання диких звірів, собак службових і бійцівських порід, а в окремих випадках – інші види свійських тварин. Однак дикі звірі та свійські тварини не створюються людиною, а виключно мають природне походження [210, с. 3-4]. Вони є ДПН за умови, що перебувають у володінні людини.

Однією з перших серед прихильників цієї концепції була Т. Б. Мальцман, яка відносила до ДПН не будь-які речі, а лише ті, які, виходячи з-під контролю людини, під силу можуть бути підконтрольні знову чи взагалі ніколи не можуть бути підконтрольні людині. Не будучи ж підконтрольними, вони майже неминуче завдають шкоди тому, з ким і з чим стикаються [114, с. 31].

Не можна повністю погодитися з думкою вченої у тому, що ці речі ніколи не підконтрольні людині, оскільки, перебуваючи у сфері дії сил природи, такі речі виходять за межі предмета правового регулювання, не можуть перебувати у сфері людської діяльності, тому їх недопустимо вважати ДПН.

Наступним прихильником концепції «об'єкта» був А. О. Собчак, який присвятив проблемам цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану ДПН, своє кандидатське дослідження [189, с. 8]. Характеризуючи ДПН, він акцентував увагу на складності таких об'єктів. Він визначив ДПН як складні матеріальні об'єкти, підвищена шкідливість яких проявляється у відомій незалежності їх властивостей від людини, що спричиняє непідконтрольність їй у повному обсязі самого процесу діяльності, а це, по-перше, створює небезпеку випадкового завдання шкоди і, по-друге, впливає на обсяг і характер її завдання [189, с. 8]. Подібну позицію займав і Ю. Х. Калмиков, який розумів ДПН як предмети матеріального світу, небезпечні властивості яких не піддаються повному контролю людини [82, с. 35]. Така думка є правильною, оскільки людині непідконтрольна діяльність із такими матеріальними об'єктами, які наділені шкідливими властивостями, прояв яких також не залежить від волі людини.

Водночас вважаємо позицію А. О. Собчака щодо ознаки «складності» матеріальних об'єктів дещо спірною. Як правильно зазначав О. О. Красавчиков, складним може бути та чи інша технічна споруда, той чи інший виробничий, транспортний та інший подібний агрегат [98, с. 19].

Наближеною до концепції «об'єкта» є концепція «властивостей речей і сил природи», яка була запропонована К. А. Флейшиц. Суть її полягає у тому, що ДПН є властивості речей чи сил природи, які при досягнутому рівні розвитку техніки не піддаються повністю контролю з боку людини, тому створюють підвищену ймовірність завдання шкоди життю і здоров'ю людини чи матеріальним благам [211, с. 132].

На нашу думку, позитивним у концепції К. А. Флейшиц є те, що діяльність володільців ДПН без зв'язку з матеріальними об'єктами не породжує реальні зміни в явищах і предметах матеріального світу. Крім того, науковець правильно пов'язує ДПН із відсутністю можливості в людини контролювати прояв шкідливих властивостей матеріальних об'єктів.

Водночас вчена відносить до ДПН не лише властивості тих чи інших речей, а й сили природи, з чим погодитися не можна. Сили природи не мають володільця, тому вони не належать жодному із суб'єктів цивільного права. Тому шкода, завдана землетрусом чи ударом блискавки, не буде відшкодовуватися у порядку ст. 1187 ЦК України. Як слушно зазначав О. С. Іоффе, за шкоду, завдану силами природи, обов'язок відшкодування шкоди можна покласти лише за договором страхування [81, с. 733].

Щодо визнання ДПН «властивостей явищ і предметів», то у реальному житті вони не можуть бути відірвані від їх носіїв. З цього питання слід навести міркування О. О. Красавчікова, на думку якого важко уявити володільця ДПН, який володіє, наприклад, запасом кінетичної енергії рухомого залізничного складу, вибухонебезпечністю тротилу, підвищеною займистістю авіаційного бензину чи радіацією атомної установки. Володіти тими чи іншими «властивостями речей» неможливо, але допустимим є володіння предметами матеріального світу, які наділені відповідними властивостями, зокрема тими з них, які в силу своїх

кількісних і якісних характеристик можуть створювати підвищену небезпеку для оточуючих, тобто бути ДПН [98, с. 15–16]. Таким чином, ДПН не можна визнавати «властивості явищ і предметів», оскільки людина може виступати володільцем лише матеріальних об'єктів і лише їх використовувати у своїй діяльності (наприклад, людина володіє автомобілем та використовує його у своїй господарській діяльності, який наділений механічними властивостями, що дозволяють цьому об'єкту переміщувати матеріальні предмети у просторі).

Водночас О. О. Красавчіков запропонував ширше тлумачення поняття ДПН як об'єкта матеріального світу (переважно знаряддя і засоби виробництва), який володіє особливими кількісними і якісними станами, у зв'язку з чим володіння (користування, виробництво, зберігання тощо) ними пов'язано з підвищеною небезпекою для оточуючих [192, с. 386]. Тобто науковець наділяє об'єкти кількісними і якісними характеристиками, завдяки яким володіння ними створює небезпеку для оточення. При цьому, на його думку, «небезпека є категорією об'єктивною, яку не можна змішувати із психологічним поняттям страху. Небезпека – це об'єктивна можливість настання шкідливих наслідків для людини (її життя, здоров'я, майна). Підвищена небезпека відрізняється від звичайної відносно високим ступенем можливості настання таких наслідків. Така небезпека, як і будь-яка інша, має свої відповідні джерела, в якості яких виступають предмети матеріального світу, які її створюють [192, с. 386]. Володілець ДПН, як зазначає О. О. Красавчіков, відповідає за умови, що він використовує, створює, зберігає, переміщує тощо відповідні ДПН, внаслідок чого діяльність цієї особи пов'язана із підвищеною небезпекою для оточуючих. Поза такого зв'язку особа не може розглядатися як володілець і відповідно бути суб'єктом відповідальності. Тому суб'єкт відповідає за певні дії [192, с. 386].

Подібні до позиції О. О. Красавчікова міркування висловлювали А. І. Загорулько [73, с. 64–65], Н. В. Терещенко [205, с. 4] та ін. Зокрема, на думку А. І. Загорулька, «якщо діяльність, яка вважається підвищено небезпечною для оточуючих, повинна бути пов'язана з використанням (експлуатацією) шкідливих об'єктів, то відповідно визначальним для ДПН є об'єкт, її характер. Тому мова

повинна йти про відповідальність за шкоду, завдану не самою особою, яка здійснює певну діяльність, а ДПН, володільцем якого він є. Не існує діяльності, яка може бути підвищено небезпечною для оточуючих, але не пов'язана із шкідливими об'єктами» [73, с. 64]. Таким чином, вчений приходить до висновку про те, що ДПН слід розуміти певні об'єкти (ТЗ, предмети, речовини тощо). До них відносяться й об'єкти, які становлять небезпеку випадкового завдання шкоди, пов'язану з можливістю самозаймання та саморозкладу, отруєння парами хімічних і отруйних речовин (наприклад, бензосховища, нафтопроводи тощо) [73, с. 64–65].

На думку Н. В. Терещенко, ДПН – це матеріальний об'єкт, що в силу своїх властивостей під час експлуатації проявляє ознаки випадковості, шкідливості та невідконтрольності людині, в результаті чого створюється підвищена небезпека для оточення [205, с. 4].

Таким чином, прихильники концепції «об'єкта» визнають ДПН матеріальні об'єкти, що володіли шкідливими властивостями, лише у зв'язку з діяльністю людиною.

Проміжним між концепцією «об'єкта» та концепцією «діяльності» є визначення поняття ДПН як «речей у русі». Так, Л. А. Майданик і Н. Ю. Сергєєва відносили до ДПН речі, устаткування, які перебували у процесі експлуатації та які створювали при цьому підвищену небезпеку для оточуючих, наприклад: поїзд у русі, працюючий станок і будь-які інші агрегати, що діють із застосуванням механічних, електричних та інших двигунів [107, с. 25]. Слід зазначати, що у подальших своїх судженнях вчені собі суперечать, стверджуючи, що ДПН є утримання диких звірів, будівництво будинків і споруд, виробництво і зберігання вибухових і легкозаймистих речовин [107, с. 35–36]. У цьому вони переходять уже на позицію концепції «діяльності», зазначаючи, що самі речі не є ДПН, такими вони стають лише в процесі їх використання – тоді, коли вони експлуатуються, коли вони перебувають у стані руху [107, с. 34].

Прихильником концепції «речей у русі» був і К. К. Яічков, на думку якого джерелами підвищеної небезпеки є об'єкти, зазначені у ст. 404 ЦК РРФСР, лише у тому випадку, коли проявляються закладені в них небезпечні властивості [240,

с. 65]. Тобто, за твердженням науковця, ТЗ, підприємства, споруди та інше є ДПН у тому випадку, коли проявляються закладені в них небезпечні властивості. Тому порожній товарний вагон є ДПН за умови, якщо він перебуває у русі; в той час паровоз становить небезпеку, якщо він навіть не рухається, а стоїть під парами [240, с. 65].

Слід зазначити, що надалі прихильники концепції «речей у русі» схилилися до концепції «діяльності», пов'язаної із зберіганням вибухових і легкозаймистих речовин.

Найбільш поширеною сьогодні є змішана концепція, де поняття ДПН визначається через ознаки концепцій «діяльності» та «об'єкта». Наприклад, С. Є. Донцов і М. Я. Марініна розкривають ДПН як діяльність володільців щодо використання об'єктів матеріального світу, які наділені певними шкідливими властивостями та у процесі своєї експлуатації не піддаються повному контролю, в результаті чого створюється підвищена ймовірність завдання шкоди оточуючим громадянам (їх майну і майну організацій) [65, с. 39]. Серед ознак ДПН вони виділяють, по-перше, шкідливі властивості і, по-друге, неможливість повного контролю з боку людини [65, с. 39]. За їх твердженням, шкідливі властивості мають вирішальне значення для визнання об'єкта ДПН. При цьому прояв таких шкідливих властивостей є найбільш вірогідним навіть при максимальній пильності володільця джерела під час його експлуатації за умови врахування всіх відомих йому специфічних шкідливих проявів джерела [65, с. 39]. Водночас науковці наголошують, що без поєднання з діяльністю щодо експлуатації джерела вони не мають юридичного значення [65, с. 39].

На думку О. П. Сергєєва, ДПН можна визначати як через поняття діяльності, так і через поняття об'єкта за умови, що в обох випадках ці поняття тісно взаємопов'язані [37, с. 733–734]. Таким чином, за висновком науковця, не може бути діяльності, підвищено небезпечної для оточуючих поза зв'язком з особливим матеріальним об'єктом, як не може бути таких матеріальних об'єктів, які б визнавалися ДПН поза зв'язком із діяльністю людини. При цьому на першому місці знаходиться характер діяльності (так як інша діяльність з тими ж матеріальними

об'єктами може й не становити для оточуючих підвищеної небезпеки); в інших – першочергове значення набуває сам характер матеріального об'єкта (так як будь-який вид діяльності за його використання є підвищено небезпечним) [37, с. 733–734].

Д. В. Боброва також займала позицію щодо об'єднання положень цих теорій у єдину систему знань про суть ДПН та використання ознаки ДПН, які містяться в них, для його визначення [221, с. 532–533]. На її думку, ДПН є будь-яка діяльність, здійснення якої створює підвищену ймовірність заподіяння шкоди через неможливість повного контролю за нею людиною, а також діяльність з використання, транспортування, збереження предметів, речовин та інших об'єктів виробничого, господарського або іншого призначення, які мають такі самі властивості [221, с. 532–533].

Позиція Д. В. Бобрової віднайшла прихильників серед науковців. Так, С. Д. Русу (Гринько) визначає ДПН через об'єднання положень концепцій «діяльності» та «об'єктів» [179, с. 63–64; 223, с. 711].

На думку Г. Л. Пендяги, зміст конструкції «ДПН» розкривається на основі двох взаємопов'язаних елементів: «матеріальний об'єкт» та «діяльність». Однак, на відміну від попередників, науковець на перше місце поставила не характер діяльності, а характер матеріального об'єкта: «ДПН – це об'єкт матеріального світу, який не піддається повному контролю з боку людини, здатний заподіяти шкоди оточуючим у процесі ризикової діяльності (використання, зберігання, утримання ТЗ, механізмів та обладнання, використання, зберігання та виготовлення хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо)» [132, с. 27].

Водночас «змішана» концепція ДПН викликала критичні зауваження серед деяких науковців. Так, на думку В. М. Болдінова, не можна визначати ДПН через поняття діяльності та поняття об'єкта. ДПН і підвищена небезпечна діяльність тісно взаємопов'язані, але це різні поняття. Спроби визначення їх одне через інше є методично неправильними. Вони є різними поняттями та явищами, які співвідносяться один з одним як процес і предмет, де діяльність – процес здійснення

за допомогою джерела – предмета [21, с. 18–19]. При цьому науковець розглядає ці поняття разом для кваліфікації цього делікту.

Такою неоднотайною є наукова думка щодо поняття та правової природи ДПН, яка істотно вплинула на законодавче закріплення та позицію судової практики щодо відшкодування шкоди, завданої ним.

Уперше поняття ДПН було дано в постанові Пленуму Верховного Суду СРСР № 13 від 05.09.1986 р. «Про судову практику у справах про відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я»: ДПН слід визнавати будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену ймовірність заподіяння шкоди через неможливість повного контролю за нею з боку людини, а також діяльність з використання, транспортування, зберігання предметів, речовин та інших об'єктів виробничого, господарського чи іншого призначення, що володіють такими ж властивостями» (ч. 2 п. 11) [154]. При цьому Пленум звернув увагу на те, що майнова відповідальність за шкоду, заподіяну дією таких джерел, повинна наставати як при цілеспрямованому їх використанні, так і при мимовільному прояві їх шкідливих властивостей (наприклад, у разі заподіяння шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля) (ч. 2 п. 11) [154]. Зміст цього правила майже буквально було відтворено у постанові Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. (п. 4) [155].

На рівні нормативно-правового акта поняття ДПН було вперше закріплено у ЦК України 2003 р.: «Джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнєнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб» (ч. 1 ст. 1187) [227].

Зміст ч. 1 ст. 1187 ЦК України Пленум Вищого спеціалізованого суду України у постанові № 4 від 01.03.2013 р. тлумачить таким чином: «Джерелом підвищеної небезпеки належить визнавати будь-яку діяльність, здійснення якої створює підвищену небезпеку завдання шкоди через неможливість контролю за нею

людини, а також діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням ТЗ, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб» (п. 5) [156].

Таким чином, у постанові Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156] виділяються два види діяльності особи, яка може бути кваліфікована як ДПН:

1) будь-яка діяльність, здійснення якої створює підвищену небезпеку завдання шкоди через неможливість контролю за нею людини. Тобто не має значення вид діяльності, однак увага акцентується на тому, що людина не може здійснювати повний контроль за такою діяльністю;

2) діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням конкретних предметів, речовин або інших об'єктів підвищеної небезпеки, особливі властивості яких створюють підвищену небезпеку завдання шкоди. Тобто вже називаються види діяльності людини, що її створює.

Таким чином, законодавець та Пленум Вищого спеціалізованого суду України розкривають ДПН через категорію «діяльності». При цьому така діяльність пов'язується, насамперед, із поведінкою людини, а не із матеріальними об'єктами. Тобто діяльність людини становить ДПН. Водночас ДПН може визнаватися не будь-яка діяльність людини, а лише та, що створює підвищену ймовірність завдання шкоди для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. У якості прикладів такої діяльності законодавець та судова практика називають окремі її види, тобто види ДПН.

Слід зазначити, що правила судової практики та закону щодо правового регулювання відносин із відшкодування шкоди, завданої ДПН, не було істотно змінено, за винятком переліку видів діяльності, що створює підвищену небезпеку для оточуючих. До нового переліку додано, зокрема, використання, зберігання хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утримання диких звірів, службових собак та собак бійцівських порід.

Водночас законодавець та судова практика самі собі суперечать. Так, відповідальною за шкоду, завдану ДПН, буде особа, 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 (ч. 2 ст. 1187 ЦК України) [227]. Тобто мова вже йде не про діяльність як ДПН, а про конкретні об'єкти матеріального світу. У такій позиції вже вбачається схильність законодавця до концепції «об'єкта». Крім того, вбачається ототожнення понять «діяльність, що створює підвищену небезпеку для оточуючих» та «ДПН». З такою позицією погодитися не можна, оскільки вони є різними правовими категоріями.

Таким чином, ні у постановах пленумів, ні у ЦК України не вирішено суперечності щодо правової природи ДПН, що й спричиняє певні труднощі у судовій практиці.

Більш чіткими у своїх позиціях є цивільні кодифікації країн СНД, де стаття, присвячена джерелу підвищеної небезпеки, називається «Відповідальність за шкоду, завдану діяльністю, що створює підвищену небезпеку для оточуючих (ДПН)» (ст. 931 ЦК Республіки Казахстан, ст. 1007 ЦК Киргизької Республіки, ст. 999 ЦК Республіки Узбекистан, ст. 948 Республіки Білорусь та деяких інших) [42–45]. У такому підході вбачається однаковість законодавця в позиції щодо визнання ДПН лише діяльності, яка має володіти єдиною ознакою – створювати підвищену небезпеку для оточуючих. Як зазначає К. Б. Ярошенко, новий ЦК поклав кінець спорам з приводу змісту поняття ДПН. У самій назві ст. 1079 підкреслено, що мова йде про діяльність, яка створює підвищену небезпеку [243, с. 425]. На думку вченої, така позиція є правильною, оскільки предметом правового регулювання може бути лише діяльність людей. Завдання шкоди матеріальними об'єктами, які володіють шкідливими властивостями (отруйними, хімічними, радіоактивними і подібними речовинами), поза діяльністю щодо їх використання, опиняється за межами правового регулювання [38, с. 655].

Подібні міркування висловлює й О. М. Ерделевський, який розуміє під ДПН діяльність, здійснення якої створює підвищену небезпеку для оточуючих внаслідок

неможливості всезагального контролю над нею з боку людини – використання ТЗ, механізмів [39, с. 456].

Для того, щоб визначитися із правовою природою ДПН слід з'ясувати його характерні ознаки. Слушно зазначав один із перших дослідників ДПН М. Топоров (1922 р.): «Яким чином суд може підійти до вирішення питання про те, чи має місце у цьому випадку ДПН, що завдало шкоди? Очевидно те, що для цього необхідно встановити загальні ознаки ДПН» [207, с. 1177].

У постановах пленумів Верховного Суду СРСР № 13 від 05.09.1986 р. (ч. 2 п. 11) [154], ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. (п. 4) [155] та Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156] виділено такі ознаки ДПН:

- 1) неможливість повного контролю за ними з боку людей;
- 2) підвищена ймовірність завдання шкоди.

У такому підході відображається позиція цивілістичної доктрини, де одностайно науковці наділяють цими ознаками ДПН, незважаючи на різне розуміння їх правової природи. Наприклад, М. Топоров виділив загальні ознаки ДПН: 1) застосування механічного двигуна, що приводиться у рух не мускульною силою людини чи тварин, а природними видами енергії, пару, газу, електроенергії та ін.; 2) користування природними силами, які у випадку, коли вийшли з-під влади і контролю людини, з великими труднощами можуть бути знову нею контрольовані; 3) використання великих тягарів, що значно перевищують силу однієї людини [207, с. 1177]. Таким чином, позитивним у міркуваннях вченого є те, що ДПН повинні характеризуватися не за правовими, економічними та іншими соціальними ознаками, а виходячи із сутності предметів матеріального світу, тих сил, що в них закладено [207, с. 1177]. Слід зазначити, що М. Топоров вказав уже на ознаку непідконтрольності людині деяких сил природної енергії, які рухають ДПН [207, с. 1177]. Саме за цією ознакою ним було класифіковано ДПН на окремі види.

На думку О. О. Красавчікова, ДПН володіє такими ознаками: 1) це завжди об'єкт (предмет) матеріального світу; 2) володіє шкідливими властивостями; 3) перебуває у процесі експлуатації; 4) виключає можливість повного контролю над собою з боку людини [98, с. 29–34].

Неможливість повного контролю «діяльності» предметів, які становлять підвищену небезпеку, пояснюється тим, що в силу низки об'єктивних причин та особливих властивостей предметів людина не в стані була вільно управляти ними, спрямовувати їх небезпечну діяльність у безпечне русло.

У зв'язку з тим, що людина не може повністю контролювати енергію, що звільняється при експлуатації ДПН, виникає підвищена ймовірність завдання шкоди оточуючим. При цьому підвищена ймовірність завдання шкоди не може бути визначена кількісним критерієм (частотою таких випадків). Як слушно зазначав Б. С. Антімонов, що метрополітен є достатньо безпечним видом транспорту, водночас він вважається ДПН, оскільки кількість нещасних випадків при його діяльності не дозволяє встановити справжню причину цих бід [9, с. 36].

Підвищену ймовірність завдання шкоди створюють також небезпечні речовини, що не виділяють будь-яку енергію. Так, згідно і ст. 1 Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки», небезпечна речовина – хімічна, токсична, вибухова, окислювальна, горюча речовина, біологічні агенти та речовини біологічного походження (біохімічні, мікробіологічні, біотехнологічні препарати, патогенні для людей і тварин мікроорганізми тощо), які становлять небезпеку для життя і здоров'я людей та довкілля, сукупність властивостей речовин і (або) особливостей їх стану, внаслідок яких за певних обставин може створитися загроза життю і здоров'ю людей, довкіллю, матеріальним та культурним цінностям [163].

У Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів» розкривається ймовірний прояв шкідливих властивостей небезпечних об'єктів: небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин (ст. 1) [164].

На думку М. Єгорова, недопустимим є визнання ДПН такого об'єкта, який не може завдати шкоди випадково, за умов належного дотримання правил техніки

безпеки [67, с. 13]. Така позиція є правильною. Наприклад, судова практика не визнає ДПН стрільбу з мисливської, газової, помпової, малокаліберної та інших видів зброї. Це пояснюється тим, що за умов справності зброї та дотримання правил техніки безпеки випадкових пострілів не буває. Тому питання про визнання об'єкта ДПН за необхідності може й повинно вирішуватися на підставі висновку відповідних експертиз (технічної, хімічної, електротехнічної, радіаційної та ін.) [91, с. 687]. На жаль, суди рідко застосовують при розгляді таких категорій справ цей спосіб доказування.

Підвищена ймовірність завдання шкоди зумовлена наявністю особливих властивостей матеріальних об'єктів (а не самої діяльності), тобто їх потужністю, висотою, великою вагою тощо. Внаслідок прояву таких властивостей людині практично неминуче завдається шкода [114, с. 42]. При цьому внаслідок такої неповноти контролю до прояву таких властивостей важливою складовою цієї ознаки є можливість завдання шкоди випадково [190, с. 145]. Таким чином, підвищена ймовірність завдання шкоди полягає у двох моментах: 1) особливій шкідливості матеріальних об'єктів; 2) можливості завдання шкоди випадково.

На підставі вищезазначеного можна зробити висновок, що діяльність, пов'язана із ДПН, завжди ризикова для його володільця. Як зазначав Р. А. Майданик, ризик полягає у небезпеці виникнення непередбачуваних втрат очікуваного прибутку, майна або коштів у зв'язку з випадковою зміною умов економічної діяльності, несприятливими обставинами [8, с. 26].

У теорії та на практиці завжди виникають питання про межі, що відділяють підвищену небезпеку від звичайної. У цьому полягає відмінність між сферами застосування відповідальності за генеральним і спеціальним деліктами.

Небезпека – це об'єктивна можливість знецінення особистих чи майнових благ. Як слушно зазначав О. О. Красавчиков: «Небезпека – це не суб'єктивна і не штучна ознака, а явище об'єктивного порядку, що не залежить від того, наскільки адекватні йому наші суб'єктивні уявлення, судження і хвилювання» [98, с. 21]. У цьому вбачав вчений відмінність небезпеки у цивільному праві від небезпеки у

кримінальному праві, де суб'єктивні ознаки формування категорії небезпеки досить часто переважають.

Подібно будь-якій іншій об'єктивній категорії небезпека має свою якісну і кількісну характеристики, якими володіють ДПН, тобто предмети матеріального світу. Як слушно зазначала А. М. Белякова, від предмета не можна відділити його властивості [18, с. 110]. Так, дійсно, якісна характеристика небезпечних фізичних, механічних, хімічних, біологічних та інших властивостей об'єктів проявляється в їх здатності переміщуватися зі значною швидкістю, вибухати, вилучати радіацію, кусатися, стріляти тощо. З цих причин предмети становлять особливу небезпеку для оточуючих і можуть завдати шкоди майну, здоров'ю, призвести смерть. Тому відповідальність за шкоду, завдану ДПН, настає лише тоді, коли шкода стає результатом дії саме тих його небезпечних, шкідливих властивостей, які й зумовили визнання предмета ДПН.

При цьому інколи має значення й кількісна характеристика предмета. Така позиція є визнаною серед науковців та практиків [65, с. 43; 242, с. 9]. Як зазначає С. Д. Гринько, «зберігання каністри з бензином у гаражі власника автомашини підвищеної небезпеки для оточуючих не створює. Але зберігання горючих матеріалів у великих місткостях пов'язане з підвищеною небезпекою. Отрута і бактерициди у встановлених медициною кількостях використовуються для виготовлення ліків і лікування, тобто не є ДПН. Навпаки, діяльності громадян і організацій, пов'язаної з їх виробництвом, зберіганням у великих кількостях і переробкою, характерні ознаки ДПН» [223, с. 713]. Із зазначеним слід погодитися, оскільки справді невелика кількість газу в запальничці не є ДПН, тоді як значні об'єми газу, якими наповнено різні резервуари, балони, цистерни, створюють підвищену небезпеку завдання шкоди.

На користь того, що ДПН є об'єкти (предмети) матеріального світу, свідчить також те, що володіти і користуватися можна лише предметом, а не окремо його діяльністю чи властивостями. Тобто об'єкти (предмети) матеріального світу можна визнати ДПН лише тоді, коли вони перебувають у володінні людини (фактичному чи юридичному). Поза зв'язком із володінням суб'єкта самі предмети матеріального

світу не розглядаються законом як ДПН. Це зумовлено тим, що згідно з ч. 2 ст. 1187 ЦК України суб'єктом відповідальності за шкоду, завдану ДПН є його володілець [227]. Наприклад, дикі звірі належать до ДПН лише за умови, що вони перебувають в утриманні людини. Якщо уявити, що здоров'ю людини, яка прогулювалася в лісі, завдав шкоди вовк чи ведмідь, то до кого потерпілий може подати позов про її відшкодування: до лісника чи до вовка (ведмедя)? Лише у разі завдання шкоди вовком чи ведмедем, які утримувалися в цирку чи зоопарку, у потерпілого виникає право на подання позову про її відшкодування.

Однак це не означає, що відповідними якісними особливостями і кількісними станами наділена сама діяльність людини із володіння. Властивості речей не є властивостями дії людини. Дії людини не є ДПН, вони лише пов'язані з ДПН, але йому не тотожні.

Для того, щоб предмет можна було вважати ДПН, необхідне його використання певним чином у діяльності людей. Законодавець вказує на різні форми діяльності людей, пов'язані з ДПН (використання, зберігання або утримання матеріальних об'єктів).

Під діяльністю в теорії і судовій практиці розуміють як цілеспрямоване (активне) використання предметів підвищеної небезпеки, так і звичайне (пасивне) їх зберігання, коли шкідливі, небезпечні властивості предметів можуть проявлятися мимовільно (наприклад, радіоактивне випромінювання, випаровування деяких хімічних речовин, мимовільний рух автомобіля тощо), у стані, що не контролюється його володільцем. Такий висновок випливає з постанов пленумів ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. (п. 4) [155] та Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. (п. 5) [156], де вказується на те, що цивільно-правова відповідальність настає за шкоду, завдану діяльністю, що є ДПН, настає у разі її цілеспрямованості (наприклад, використання ТЗ за їх цільовим призначенням), а також при мимовільному проявленні шкідливих властивостей об'єктів, що використовуються в цій діяльності (наприклад, у випадку завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля). В інших випадках шкода відшкодовується на загальних підставах, передбачених ст. 1166 ЦК України [227], особою, яка її завдала (наприклад, коли

пасажир, відчиняючи двері автомобіля, що не рухався, спричинив тілесні ушкодження особі, яка проходила поруч).

Таким чином, матеріальний об'єкт як ДПН не може бути відділений від діяльності людини, як і діяльність людини не відділяється від об'єкта. Навпаки, вони взаємопов'язані створюють предмет правового регулювання недоговірних відносин володільців ДПН, пов'язаного із завданням шкоди. На нашу думку ДПН є матеріальний об'єкт, пов'язаний із діяльністю людини, оскільки небезпека завдання шкоди виникає від матеріального об'єкта.

Розкривши сутність та ознаки, проаналізувавши основні концепції поняття ДПН, а також законодавчу позицію і позицію судової практики, можна висловити власне бачення правової природи ДПН.

ДПН характеризують такі ознаки: 1) об'єкт матеріального світу; 2) наявність шкідливих властивостей; 3) перебуває у володінні фізичної чи юридичної особи; 4) використовується у діяльності людей; 5) неможливість повного контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів; 6) підвищена ймовірність завдання шкоди; 7) можливість завдання шкоди випадково.

Після того, як нами було названо характерні ознаки ДПН, можна визначити поняття цієї правової категорії.

ДПН – це об'єкт матеріального світу, який наділений шкідливими властивостями та створює підвищену ймовірність завдання шкоди внаслідок неможливості повного контролю з боку людини у процесі його володіння та (або) користування.

Таким чином, ДПН з'явилися завдяки діяльності людини, вони були, є і будуть, до тих пір, доки існує людська цивілізація. Водночас держава повинна застосовувати превентивні заходи для забезпечення безпечної експлуатації небезпечних об'єктів.

Після того, як нами було визначено поняття та ознаки ДПН, слід з'ясувати види ДПН.

У цивільному законодавстві України за радянських часів закріплювався такий перелік ДПН. Так, у ЦК УРСР 1922 р. діяльність, сполучена з підвищеною

небезпекою для оточуючих, пов'язувалася із залізницями, трамваями, фабрично-заводськими підприємствами, горючими матеріалами, дикими тваринами, будівельними роботами (ст. 404) [47]. Згідно з ЦК УРСР 1963 р. підвищену небезпеку для оточення могли створювати транспортні організації, промислові підприємства, будови, автомобілі та ін. (ст. 450) [226]. Більш розширений перелік матеріальних об'єктів, діяльність з якими створює підвищену небезпеку підвищеної небезпеки закріплено у чинному ЦК України 2003 р. Це – ТЗ, механізми та обладнання, хімічні, радіоактивні, вибухо- і вогненебезпечні речовини, дикі звірі, службові собаки, собаки бійцівських порід (ч. 1 ст. 1187) [227]. При оновленні переліку, як зазначає К. Б. Ярошенко, збережено його орієнтовний характер, і це означає, що накопичений практикою досвід застосування відповідних норм – визначення властивостей, з якими пов'язано визнання діяльності ДПН, зберігає своє значення й нині [90, с. 425].

Таким чином, у законодавстві відсутній вичерпний перелік можливих ДПН. Ця позиція є правильною, враховуючи різноманітність і постійне їх збільшення, залежно від розвитку науки і техніки. З цього приводу слушно зазначав Ю. Х. Калмиков, що законодавчо закріпити вичерпний перелік ДПН не можна, оскільки право не встигне за колосальними темпами розвитку сучасної техніки, а приблизний перелік досить добре орієнтує судову практику при встановленні ознак підвищеної небезпеки [82, с. 35]. Для надання допомоги судовій практиці у науці робляться спроби їх групування на окремі види.

У юридичній літературі [65, с. 43] надають особливого значення класифікації ДПН, яку запропонував О. О. Красавчиков. Науковцем виділено види і групи ДПН, залежно від форми енергії предметів матеріального світу, через які виявляються їх кількісні й якісні характеристики:

1) фізичні ДПН, які поділено на три групи: а) механічні (автомашини, рухомий склад залізничних доріг, річні та морські судна, виробниче (механічне) устаткування промислових підприємств тощо); б) електричні (устаткування та інші агрегати енергосистеми, які перебувають під високою напругою, тобто під

напругою 380 і вище вольт); в) теплові (устаткування гарячих металургійних цехів, паросилові установки з підвищеним тиском тощо);

2) фізико-хімічні ДПН, до яких віднесено всі матеріальні об'єкти, які можуть створювати підвищену небезпеку радіоактивного впливу (двигун на атомному паливі);

3) хімічні ДПН, які поділено три групи: а) отруйні; б) вибухові; в) вогненебезпечні (отрута, бензин тощо);

4) біологічні ДПН (дикі звірі, а також деякі мікробіологічні організми) [192, с. 387].

Таким чином, об'єкти (предмети), що становлять підвищену небезпеку, можуть бути штучно створені людською працею чи існувати в природному стані і використовуватися людьми для своїх потреб. При цьому, на думку О. О. Красавчікова, одні й ті ж самі предмети матеріального світу можуть бути носіями різних видів енергії. Наприклад, електровоз є механічним і електричним ДПН, оскільки може створювати небезпеку завдання шкоди як механічним шляхом, так і шляхом впливу електроенергії, яка призводить його в рух [192, с. 387–388].

При всій умовності й спірності класифікації О. О. Красавчікова вона є корисною. Як справедливо зазначає О. П. Сергєєв, вона слугує відомим орієнтиром для судової практики, яка відіграє істотну роль у наповненні поняття ДПН конкретним змістом. Наприклад, судова практика традиційно не відносить до ДПН мисливську зброю і свійських тварин, хоча, з теоретичної точки зору, багато з них відповідають усім ознакам цього джерела [37, с. 735].

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про те, що при оновленні переліку видів ДПН збережено ідею про віднесення до матеріальних об'єктів підвищеної небезпеки ТЗ. Це можна пояснити тим, що більшість позовів про відшкодування шкоди, пов'язані із діяльністю ТЗ, які два останніх століття постійно забезпечують життєдіяльність людей. Водночас ТЗ володіють особливими шкідливими властивостями, що створює підвищену ймовірність завдання шкоди.

Слід зазначити, що поняття «транспорт» та «ТЗ» не тотожні.

У законодавчих актах відсутнє визначення поняття «транспорт», а лише закріплюється його видові складові. Так, відповідно до змісту Закону України «Про транспорт» поняття «транспорт» включає в себе підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток [165]. При цьому згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт» єдину транспортну систему України становлять транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [165].

Таким чином, поняття «транспорт» є загальним, оскільки включає всю транспортну інфраструктуру та ТЗ.

У законодавчих актах містяться багаточисленні підходи до визначення поняття транспортного засобу. Однак мова йде, як правило, про характеристики окремих видів ТЗ.

Слід зазначити, що у ст. 10 Закону України «Про транспорт» дається перелік вимог, яким повинен відповідати ТЗ: вимогам безпеки; охорони праці та екології; державним стандартам; мати відповідний сертифікат [165]. Однак, на нашу думку, такі вимоги не можна розглядати як визначальні ознаки транспортного засобу, оскільки вони не дозволяють відмежувати ТЗ від схожих пристроїв. Водночас у ст. 1 Закону України «Про транспорт» вказується на основне призначення ТЗ – задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [165].

У Законі України «Про прикордонний контроль» ТЗ визначається як механічний пристрій, призначений для перевезення людей та (або) вантажів, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів (ст. 1) [167].

Про механічні ТЗ мова йде також у Митному кодексі України: «Моторні транспортні засоби – транспортні засоби, що рухаються за допомогою встановленого на них двигуна» (ст. 4 п. 19) [121]. Зазначена категорія охоплює лише ТЗ, що приводяться в рух за допомогою механічного двигуна. Водночас нині поширеними є ТЗ, що працюють від електричної енергії (тролейбуси, трамваї, поїзди метрополітену, електромобілі тощо).

Слід згадати й Директиву Ради 72/166/ЄЕС «Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та виконання зобов'язання щодо страхування такої відповідальності» від 24.04.1972 р., де міститься визначення поняття «ТЗ», але у значенні будь-якого автотранспортного засобу, призначеного для пересування по поверхні, який приводиться в рух за допомогою механічного двигуна і який пересувається не по рейках, та будь-який причеп, як відчіпний, так і невідчіпний (п. 1 ст. 1) [238]. Тобто у цій Директиві мова йде також про автомобільний механічний ТЗ.

У Законі про ОСЦПВВНТС наземні ТЗ розкриваються як пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, які підлягають державній реєстрації та обліку у відповідних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України та (або) допущені до дорожнього руху, а також ввезені на митну територію України для тимчасового користування, зареєстровані в інших країнах (ст. 1.5) [162].

У ч. 1 ст. 1 Закону України «Про міський електротранспорт» зазначається, що міський електричний транспорт призначений для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [168].

У ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» зазначається, що автомобіль – колісний ТЗ, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування ТЗ, виконання спеціальних робіт (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп) [169].

Слід зазначити, що до колісних ТЗ віднесено автомобілі, автобуси, самохідні машини, сконструйовані на шасі автомобілі, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, причеи, напівпричеи, мотоколяски, інші прирівняні до них ТЗ, мопеди (постанова Кабінету Міністрів України № 1388 від 07.09.1998 р.) [142]. У Методиці товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів дається уточнення, що термін «колісний транспортний засіб» поширюється також на машини, двигун яких живиться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси) (п. 1.6.) [120]. Колісні ТЗ підлягають обов'язковій державній реєстрації.

У ПДР дається визначення наземного виду транспортного засобу як «пристрою, призначеного для перевезення людей та (або) вантажів, а також устаткованого на ньому спеціального обладнання чи механізмів» [144].

Закон України «Про залізничний транспорт» закріплює, що залізничний ТЗ – це залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнер (ст. 1) [166].

На авіаційному транспорті застосовуються повітряні судна, тобто апарати, що підтримуються в атмосфері у результаті їх взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (п. 79 ст. 1 ПК України) [137]. Повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. Водночас нові та модифіковані повітряні судна підлягають обліку з наданням тимчасових позначень та виданням тимчасового облікового посвідчення уповноваженим центральним органом з питань цивільної авіації (ст. 39 ПК України) [137].

У КТМ України [89] ТЗ називаються судна, тобто самохідні чи несамохідні плавучі споруди. Залежно від мети використання розрізняють торговельне судно, риболовне судно, ядерне судно. При цьому судна підлягають обов'язковій реєстрації у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України (ст. ст. 15, 26 цього Закону) [89].

ТЗ широко застосовуються також у військовій сфері. При цьому більшість з них становлять засіб озброєння, наприклад, броньована бойова машина (танк),

бойова машина піхоти (БМП), бронетранспортер (БТР) тощо. Такі ТЗ переміщуються за допомогою механічного двигуна та перебувають на обліку у військових частинах Збройних сил України та інших військових формуваннях.

Таким чином, характерною ознакою ТЗ є те, що ним виступає пристрій, що рухається за допомогою енергії, яка виробляється за допомогою встановленого на ньому механічного двигуна або подається через інше джерело, зокрема електричне. Крім того, ТЗ характеризує те, що він підлягає державній реєстрації та обліку у відповідних державних установах (організаціях).

Визначальною ознакою ТЗ також є те, що його основне призначення – задовольняти потреби населення у перевезеннях. Навіть у тих випадках, коли створюються нові пристрої, які представляються на виставках як експонати, вони все одно відносяться до ТЗ, оскільки створюються з метою здійснювати перевезення та підлягають обов'язковому тимчасовому обліку чи реєстрації.

Специфіка ТЗ, про які йде мова у вищезазначених актах, полягає й у тому, що встановлюються вимоги для осіб, які здійснюють управління ними (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», ст. 51 КТМ України, ст. ст. 49–52 ПК України, п. 2.13 ПДР та ін.) [89; 137; 144; 160].

У наукових публікаціях вчені зробили спробу сформулювати поняття транспортного засобу. Так, на думку С. П. Баркової, поняття «ТЗ» застосовується у законодавстві та судовій практиці у вузькому та широкому розумінні. У вузькому значенні це поняття існує у виді 16-ти законодавчих визначень. У широкому ж розумінні розглядуване поняття вона пропонує визначати як будь-які засоби транспорту загального користування, промислового залізничного транспорту або відомчого транспорту, що призначені задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [14, с. 15]. Позиція вченої є слушною, оскільки вона вказує на функціональне призначення ТЗ. Водночас вона обминає увагою інші обов'язкові ознаки ТЗ.

Виділення вищезазначених ознак дозволяє сформулювати поняття ТЗ як пристрою, що рухається за допомогою енергії, яка виробляється за допомогою встановленого на ньому механічного двигуна або має інше джерело надходження,

підлягає державній реєстрації та обліку у відповідних державних установах та призначений задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, керування яким здійснюється за наявності спеціального дозволу.

Слід зазначити, що це поняття ТЗ не охоплює всі його різновиди, а лише ті, що становлять ДПН. Такі ТЗ наділені усіма ознаками ДПН, тому є повноцінним його різновидом. До таких ТЗ-ДПН віднесено автомобільний, залізничний, повітряний, річковий і морський.

Насамперед, слід зазначити, що водій ТЗ не може здійснювати контроль за проявом його шкідливих властивостей. Це зумовлено тим, що такі ТЗ приводяться в руху за допомогою двигуна. При цьому визначальною ознакою є потужність двигуна: робочий об'єм механічного двигуна більше 50 куб. см, а електродвигун – понад 3 кВт (п. 1.10 ПДР) [144]. Водночас Верховний Суд України встановив виняток із такого правила для мопеда (двоколісного транспортного засобу, що має двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см.), віднісши його до ДПН [157]. У такому рішенні він керувався ч. 1 ст. 1187 ЦК України: «використання мопеда створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб» [157; 227].

ТЗ створюють небезпеку для оточення тим, що не завжди залишається для їх володільця можливість миттєвої зупинки або переключення енергії. Однак у випадку можливості миттєвої зупинки поїзда або автомобіля такого роду діяльність все одно продовжує залишатися ДПН [79, с. 419]. На думку О. С. Іоффе, такі ТЗ не перебувають у постійній залежності від діяльності людини, а остання позбавляється можливості здійснювати безперервний та повний особистий контроль за своєю діяльністю. Такою є об'єктивна природа процесу використання машин, у яких рухова сила перейшла від людини до механізму [79, с. 419].

Для розширення контролю над процесом використання техніки застосовується техніка безпеки, сфера дії якої постійно розширяється. Тому діяльність, яка ще нещодавно становила підвищену небезпеку для оточуючих, нині вже значною мірою втратила такий характер, оскільки підпадає під повний контроль людини [79, с. 419]. При цьому сьогодні слушним є висловлення Ю. Х. Калмикова, що

використання техніки водночас становить небезпеку для оточуючих, тому що техніка безпеки досі відстає від розвитку загальної техніки [82, с. 34–35].

ПДР до ТЗ відносять велосипед, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому (п. 1.1) [144]. Така позиція зумовлена тим, що він призначений бути учасником дорожнього руху, а для цього мають бути розміщені в межах дороги чи поза нею велосипедні доріжки. При цьому рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється лише особам, які досягли 14 років (п. 6.1 ПДР) [144]. Для безпеки пішоходів велосипедистам забороняється рухатися по тротуарах (крім дітей до 7 років, які рухаються на дитячих велосипедах під наглядом дорослих) (п. 6.6 ПДР) [144].

На відміну від велосипеда, інвалідна коляска, що приводиться в рух руками людини (без двигуна), не є транспортним засобом (п. 1.1 ПДР) [144]. Винятком можуть бути інвалідні коляски з електродвигуном (мотоколяски), які є засобом переміщення людини на значні відстані.

До ТЗ віднесено гужовий транспорт – гужовий віз або сани (п. 7 ПДР) [144]. При цьому керувати ним дозволяється особам, не молодшим 14 років (п. 7.1) [144].

Особливість таких видів ТЗ полягає у такому: вони не підлягають державній реєстрації та обліку; для керування ними не потрібно спеціального дозволу; особи, які ними керують, прирівнюються до пішоходів. Крім того, такі ТЗ не є ДПН, оскільки не створюються підвищену небезпеку завдання шкоди (не відповідають вимогам ч. 1 ст. 1187 ЦК України) [227]. Щодо велосипеда, то Верховний Суд України прямо вказує на те, що цей ТЗ є повністю контрольований людиною, оскільки він рухається внаслідок мускульної сили людини, тому не вважається ДПН [157]. Така законодавча та судова позиція віднайшла підтримку в правовій доктрині [82, с. 35].

Останніми роками, крім класичних пристроїв, які людина використовує для переміщення у просторі, з'явилися нові електричні, керування якими не врегульовано нормативно-правовими актами. Це гіроскутер, ховерборд, моноколесо (електричний самокат), сегвей, електроскутер, трициклопод та інші. Вони створювалися з метою перевезення людей на незначні відстані, зокрема для

прогулянок, здійснення покупок, патрулювання місцевості тощо. Наприклад, моноколесо широко застосовується в Китаї як щоденний транспортний засіб, а також для прогулок; може рухатися зі швидкістю 10-35 км/год. Сегвеї використовують поштові працівники, патрульні поліцейські в США, Німеччині, Російській Федерації та інших країнах. Сегвей може розвинути швидкість близько 50 км/год. Електроскутер використовується для переміщення по суходолу, воді та під водою [122].

Використання таких електричних засобів створює загрозу завдання шкоди здоров'ю із-за небезпеки падіння їх володільцям, тому вимагає носіння захисного спорядження.

Основна проблема у застосуванні мобільних електричних засобів полягає у невизначеності у законодавстві України їх правової природи, зокрема щодо віднесення до транспортних засобів. Це зумовлено тим, що включення цих мобільних електричних засобів до сучасного дорожнього руху ускладнено: на тротуарах вони створюють небезпеку для пішоходів, а на дорогах створюється підвищена загроза життю, здоров'ю особам, які ними керують. Слід зазначити, що в окремих країнах, наприклад окремих штатах США дозволяється їзда на тротуарах сегвеїв. У Швеції, Німеччині (земля Саар) сегвеї прирівнено до велосипедів, насамперед там, де є окремі велосипедні доріжки. Поза тротуару сегвеї прирівнюються до мотоциклів (Нідерланди), мопедів (Данія, Німеччина, Швеція, Японія). Для пересування на сегвеях на дорогах вимагається державна реєстрація таких засобів, наявність водійського посвідчення, досягнення певного віку, страховий поліс [122].

На нашу думку, гіроскутер, ховерборд, моноколесо (електричний самокат), сегвей, електроскутер, трициклопод та інші подібні електричні пристрої слід віднести до транспортних засобів, оскільки вони підпадають під основну їх ознаку – задовольняти потреби населення в перевезеннях [144; 165]. Ці транспортні засоби у сукупності експлуатаційних характеристик (переміщення людей на невеликі відстані, по дорозі, тротуарі, в будівлі, по рівній поверхні та крутих підйомах, можливість здійснення будь-якого маневру, зручність у паркуванні, не забруднює

природу) можуть бути прирівняні до велосипедів. У зв'язку з цим особи, які керують ними повинні знати і дотримуватися вимог ПДР до велосипедистів (п. 6) [144].

На підставі вищезазначеного, вважаємо за доцільне внести такі доповнення до ПДР:

– доповнити пункт 1.10 новим абзацом такого змісту:

«гіроскутер, ховерборд, моноколесо, сегвей, електроскутер, трициклопод – це транспортні засоби з одним, двома чи трьома колесами, що приводяться в рух електродвигуном та автоматично змінюють баланс при зміні положення корпусу людини, яка знаходиться на них (крім трициклопода)»;

– доповнити розділ 6 новим пунктом 6.8 такого змісту:

«6.8. На осіб, які керують гіроскутером, ховербордером, моноколесом, сегвеем, електроскутером, трициклоподом та іншим подібним електричним транспортним засобом поширюються вимоги до велосипедистів».

Сьогодні більшість дітей пересуваються й за допомогою дитячих електромобілів, дитячих педальних веломобілів тощо. На нашу думку, такі пристрої є іграшками (як і роликові ковзани, самокати тощо), незважаючи на їх спроможність переміщати на деяку відстань людину, яка на ньому перебуває. Це можна пояснити тим, що електродвигуни таких машин малої потужності, що не дозволяє їм переміщатися на значні відстані. Крім того, основним призначенням таких пристроїв є їх використання в іграх дитини, розвагах чи спортивній діяльності дорослих.

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 [187].

В Україні вже було протестовано електромобіль *Tesla Model S*, який отримав оновлену 7-у версію програмного забезпечення, що дозволяє водієві скористатися режимом автопілоту. Слід зазначити, що такі автомобілі не повністю автономні. Вони можуть самостійно змінювати смугу руху, вимірювати відстань і швидкість інших машин. Система автопілоту компанії *Tesla Motors* застосовується в деяких країнах світу та вже зарекомендувала себе як рятівник людського життя (наприклад, вона врятувала життя американцеві зі штату Міссурі, в легеневій артерії якого виник тромб, тому він спрямував автопілот у напрямку лікарні, а сам знепритомнів) [1].

Водночас 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 [241].

За прогнозами світових автомобільних експертів більшість автомобілів буде безпілотними приблизно до 2045 р., а до 2055 р. вони стануть всюди поширеними [106]. Водночас серед автомобільних експертів існують інші міркування щодо можливості застосування безпілотних автомобілів в Україні. На їх думку, застосування «безпілотників» на українських дорогах, як правило, призведе до підвищення аварійності та загибелі людей. Це зумовлено незадовільним станом доріг в Україні та відсутністю перспектив у найближчі десятиліття покращення такої ситуації [15].

Застосовуються «безпілотники» також в авіації («транспортні дрони»). При цьому у ПК України дається визначення безпілотного повітряного судна як повітряного судна, здатного виконувати польоти без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном (п. 23 ст. 1) [137].

У ПК України розрізняють безпілотні повітряні судна, які використовуються для розваг та спортивної діяльності, – їх максимальна злітна вага не перевищує 20 кілограмів, а також ті, які використовуються для перевезення вантажу, у

військових та інших державних інтересах, – їх максимальна злітна вага перевищує 20 кілограмів (ч. 8 ст. 39 ПК України) [137].

Сьогодні безпілотні повітряні судна, як правило, застосовують у військовій авіації, в якості електронного пристрою, здатного виконувати розвідувальні операції та передавати інформацію через надійно зашифровані цифрові канали. З останніх вітчизняних досягнень є безпілотник *Anser*, який презентувало на міжнародній виставці «Зброя та безпека – 2016 р.» державне підприємство «СпецТехноЕкспорт» [16].

У цивільній авіації України «безпілотники» є рідкісним явищем. Наприклад, компанія «Нова Пошта» хоче розпочати доставку посилок повітрям за допомогою безпілотних літальних апаратів. Однак запустити таку екосистему стане можливим лише в найближчі 5–10 років [102].

Слід зазначити, що найбільш поширеними в Україні є саморобні «безпілотники», які використовують, наприклад, з метою незаконного переміщення товарів через державний кордон України. При цьому з'ясувати власника такого «безпілотника» становить труднощі, оскільки такий літальний апарат працює за супутниковою системою навігації *GPS*, тобто без втручання людини в управління ним.

Слід згадати також квадрокопетири, якими володіють сьогодні більшість сімей. Такі пристрої є іграшками, оскільки створювалися не для перевезення, а для розваг дітей та дорослих.

Проаналізувавши зміст ПК України, можна зробити висновок про те, що обов'язковою умовою віднесення літального апарату до категорії повітряного судна є його реєстрація, що здійснюється у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України (ст. 39) або облік у відповідних організаціях (ч. 9 ст. 4), тимчасовий облік уповноваженим центральним органом з питань цивільної авіації (ч. 9 ст. 39) [137]. Якщо літальний апарат (наприклад, «безпілотник») не було зареєстровано або не поставлено на облік у відповідних установах, організаціях, то він є іграшкою, пристроєм для розваг, а не транспортним засобом.

Виходячи із вищевизначених раніше ознак ДПН, серед новітніх розробок ТЗ до таких джерел можна однозначно віднести діяльність осіб, пов'язану із безпілотними автомобілями та безпілотними повітряними суднами. 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 обертний рух лопаті, закріплені перпендикулярно осі обертання [138].

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.

Таким чином, дослідження поняття та ознак ТЗ дозволяє зробити такі висновки:

- 1) головною ознакою ТЗ є його спроможність задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях, тому пристрої з іншим призначенням не є транспортними засобами, а є іграшками або пристроями для розваг чи спортивної діяльності (дитячі електромобілі, дитячі педальні веломобілі, квадрокоптери та ін.);

- 2) залежно від ознаки ймовірності створення підвищеної небезпеки завдання шкоди, ТЗ поділяються на два види: а) ТЗ-ДПН; б) ЗТЗ;

3) ТЗ-ДПН – пристрої, що рухаються завдяки енергії, яка виробляється за допомогою встановленого на ньому механічного двигуна з робочим об'ємом понад 50 куб. см або мають інше джерело надходження (електродвигуна понад 3 кВт), підлягають державній реєстрації та обліку у відповідних державних установах, керування яким здійснюється за наявності спеціального дозволу;

4) безпілотне повітряне судно є ДПН за умови його державної реєстрації або обліку у відповідних державних установах (організаціях);

5) ЗТЗ – це пристрої, що рухаються за допомогою мускульної сили людини або тварини, механічного двигуна з робочим об'ємом не більше 50 куб. см (за винятком мопеда) або електродвигуна не більше 3 кВт, які не підлягають, як правило, державній реєстрації та обліку; для керування ними не потрібно спеціального дозволу; особи, які керують наземними транспортними засобами, прирівнюються до пішоходів.

1.2. Поняття та особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ належать до цивільно-правових зобов'язань, тому для них характерні загальні ознаки зобов'язань [72, с. 147-150]. Водночас вони наділені спеціальними ознаками, що визначаються через підстави та умови виникнення, а також елементи (суб'єкт, об'єкт, зміст) зобов'язальних правовідносин. Дослідження таких правових характеристик дозволить визначити особливості зобов'язань та їх поняття.

У цивільно-правовій науці відсутня одностайність щодо сутності та значення понять «підстава» та «умова» виникнення цивільно-правового зобов'язання загалом та зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ зокрема. При цьому, як зазначав М. М. Агарков, вирішення проблеми підстав виникнення зобов'язання має велике значення для побудови загальної класифікації юридичних фактів у цивільному праві [4, с. 307].

На думку О. О. Красавчікова, сутність, галузеву приналежність, характер і зміст цивільних правовідносин визначають три підстави: нормативно-правові, правосуб'єктні та юридико-фактичні. Нормативно-правовою підставою є норми права, що регулюють суспільні відносини. Правосуб'єктна підстава полягає у правоздатності та дієздатності осіб, які беруть участь у правовідношенні. Юридико-фактична підстава становить юридичний факт або юридичний склад, з наявністю або відсутністю якого норма права пов'язує юридичні наслідки [98, с. 51–52]. При цьому науковець наголошує, що цивільне правовідношення виникає за наявністю усіх трьох підстав [98, с. 51–52].

На нашу думку, науковець має рацію. Нормативно-правовий акт не може виступати самостійною підставою виникнення цивільного правовідношення, хоча у ЦК України вказується зворотнє (ч. 3, 4 ст. 11) [227]. Як справедливо зазначає О. О. Красавчіков, закон знаходиться над кожним правовідношенням, визнаючи ті чи інші факти як підстави руху правовідношення. Закон – загальна обов'язкова передумова динаміки правових зв'язків, але не окрема їх підстава подібно договору чи делікту. Тому норма права ніколи не може сама, без юридичних фактів, породити ті чи інші юридичні наслідки [98, с. 51–52]. Крім того, правосуб'єктні підстави виникнення цивільних правовідношень закріплені також у нормативно-правових актах. Подібні міркування висловлюють також С. С. Олексійв, Р. О. Халфіна, Е. Д. Іванова та ін. [11, с. 341; 75, с. 34; 213, с. 286, 289].

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про те, що наявність нормативно-правових і правосуб'єктних підстав презюмується, оскільки вони визначені законодавцем. Тому мова повинна йти про юридичні факти як підстави або умови виникнення цивільного правовідношення.

Слід зазначити, що в юридичній літературі існують різні позиції щодо співвідношення підстав та умов виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди. На думку С. Е. Донцова та М. Я. Марініної, підстави та умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди є однопорядковими і представлені цивільним правопорушенням [65, с. 13]. Подібні міркування висловлює Г. Л. Пендяга, яка правопорушенню (його складу) надає роль головної безпосередньої підстави

відповідальності [132, с. 98]. Погодитися повністю із такою позицією не можна, оскільки правопорушення належить до підстави протиправного завдання шкоди, тоді як зобов'язання із відшкодування шкоди можуть виникають також внаслідок правомірного її завдання.

Відрізняється від викладених вище позиція М. С. Малєїна, який визнає підставою виникнення зобов'язання із відшкодування випадкової шкоди, завданої ДПН, не правопорушення, а подію, пов'язану із експлуатацією таких джерел. При цьому обов'язок щодо відшкодування шкоди у таких випадках подібний обов'язку страховика щодо відшкодування шкоди, завданої страховим випадком (подією) [109, с. 15]. На його думку, юридичні факти-події – не можна називати правопорушеннями, оскільки у такому випадку втрачається якісна специфіка правопорушення як особливого соціального явища, що поєднує і об'єктивні, і суб'єктивні елементи [109, с. 15]. До подій, тобто юридичних фактів, що виникають без волі та свідомості людей, він відносить не тільки явища природи, непереборну силу, а також і випадок [109, с. 15]. Суб'єктивний критерій класифікації юридичних фактів науковець визначає через віднесення випадків (відсутність свідомості, волі, вини) до подій. Тому дії недієздатного та невинні дії дієздатного, якими було завдано шкоди, хоча можуть становити фактичну небезпеку, однак не повинні розглядатися як соціально небезпечні (тобто як правопорушення), оскільки вони не містять ознак людської практики, не є ціннісним орієнтиром і не здатні бути прецедентом для повторення їх у майбутньому [109, с. 15].

Вважаємо таку позицією науковця дещо спірною. Як слушно зазначає В. С. Ковальська, «основною ознакою юридичної події є необумовленість цього явища вольовою людською діяльністю у процесі його розвитку» [87, с. 12]. Водночас у разі завдання шкоди ДПН діяльність такого джерела не може бути відділена від діяльності людини, як і діяльність людини не відділяється від цього об'єкта. Це зумовлено тим, що людина у момент завдання шкоди володіє та (або) користується таким об'єктом. Тому не можна розглядати діяльність ДПН як подію. Навпаки, шкода завдається іншим особам лише через дію такого об'єкта. Щодо завдання шкоди малолітніми або недієздатними, то не можна розглядати такий факт

як подію на тій підставі, що в діяльності цих осіб відсутня воля. Мова може йти лише про неделіктоздатність таких осіб, тоді як цивільно-правова відповідальність виникає для інших осіб на підставі правопорушення.

Окремі науковці (В. П. Грібанов, А. І. Загорулько, Т. С. Ківалова, Н. С. Кузнецова, В. Т. Смірнов, А. О. Собчак, Є. О. Харитонов, Н. Ю. Голубєва та ін.) розрізняють ці поняття: підставою виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди вважають сам факт завдання шкоди, а умовами – ознаки, які його характеризують [48, с. 54-55; 73, с. 24-25; 86, с. 164-165; 100, с. 40-41; 185, с. 55-57; 229, с. 85]. Так, на думку Є. О. Харитонova та Н. Ю. Голубєвої, «підставою виникнення правовідносин з відшкодування шкоди є її завдання», а «умовами – обставини, які внаслідок припису цивільно-правової норми мають певне значення для виникнення, зміни тощо цивільних правовідносин, але безпосередньо не породжують їх і не тягнуть за собою трансформацій та не припиняють правові відносини» [229, с. 85]. Умовами виникнення таких зобов'язань, на їх думку, є, «як правило, – протиправність дій порушника, причинний зв'язок між протиправними діями і шкодою, вина порушника тощо» [229, с. 85].

Подібні міркування висловлює й О. О. Отрадна: «Для виникнення деліктного зобов'язання та визначення розміру відшкодування заподіяної шкоди має бути в наявності сам факт заподіяння шкоди безвідносно до того, скільки часу тривав процес заподіяння» [129, с. 112]. При цьому вчена наголошує, що «заподіяння шкоди тоді буде юридичним фактом, який тягнутиме виникнення деліктного зобов'язання, коли його супроводжуватимуть визначені у законодавстві умови» [129, с. 113].

Така неоднозначність серед науковців щодо підстав виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди зумовлена, мабуть, тим, що законодавець до підстав виникнення цивільних прав та обов'язків, зокрема й зобов'язань, відносить «завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди іншій особі» (п. 3 ч. 2 ст. 11, ч. 2 ст. 509 ЦК України) [227]. Водночас у главі 82 ЦК України мова йде про підстави відповідальності за завдану шкоду [227].

На нашу думку, правильною є позиція законодавця та тих науковців, які визнають загальною підставою виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди саме завдання шкоди, а умовами – ознаки, які характеризують завдання шкоди загалом та його окремі сторони. Специфіка зобов'язань із відшкодування шкоди полягає у тому, що вони тісно пов'язані із фактом її завдання. Відповідно в разі відсутності шкоди у кредитора ніколи не виникне право вимоги, а в боржника – обов'язок. Водночас не будь-яке завдання шкоди породжує цивільне право та цивільний обов'язок (наприклад, завдання шкоди внаслідок землетрусу, цунамі або у стані самозахисту). Для того, щоб завдання шкоди спричинило настання юридичного наслідку – відшкодування шкоди, необхідна його відповідність нормативним характеристикам – умовам.

Слід зазначити, що завдання шкоди може мати як протиправний, так і правомірний характер.

Зобов'язання, що виникають внаслідок протиправного завдання шкоди, відомі в юридичній літературі як деліктні зобов'язання. Деліктні зобов'язання походять із права Стародавнього Риму. Термін «*delictum*» означає будь-яке недозволене діяння, яким порушується звичайне чуже право, тобто це правопорушення [177, с. 285]. Деліктні зобов'язання вважаються найпершими зобов'язаннями з часу виникнення зобов'язальних правовідношень [55, с. 170]. Це зумовлено тим, як пояснює Є. О. Харитонов, що «захист своїх інтересів був справою самих потерпілих» [215, с. 94].

У юридичній літературі зустрічаються інші розуміння деліктних зобов'язань. Однією з перших у вітчизняному науковому колі запропонувала визначення поняття деліктного зобов'язання Д. В. Боброва: «Це зобов'язання, в якому особа, що протиправно і винно заподіяла шкоду особистості громадянина або його майну чи майну організації, зобов'язана її відшкодувати, а потерпілий має право на відшкодування заподіяної шкоди у повному обсязі» [221, с. 505].

С. Д. Гринько більш розширено тлумачить поняття деліктних зобов'язань: «правовідносини, що виникають внаслідок завдання шкоди винними, а у випадках, передбачених законом, незалежно від вини завдавача шкоди, – протиправними

діями чи бездіяльністю особистим немайновим благам фізичної або юридичної особи, а також їх майну, що не є порушенням зобов'язання, яке існувало між завдавачем шкоди і потерпілим, у силу яких завдавач шкоди або інші особи у випадках, передбачених законом, зобов'язані її відшкодувати, а потерпілий або непрацездатні утриманці у разі його смерті та дитина померлого, народжена після його смерті, мають право на відшкодування завданої йому шкоди в повному обсязі, крім випадків, передбачених законом» [54, с. 10].

На відміну від інших, О. О. Отрадна розкриває особливості деліктних зобов'язань через механізм правового регулювання таких відносин. Зокрема вона називає такі обов'язкові ознаки заподіяння шкоди, як підстави виникнення деліктного зобов'язання: «наявність шкоди життю, здоров'ю, майну або внутрішній, немайновій сфері потерпілого; позадоговірний характер заподіяної шкоди, відсутність її зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням договірної зобов'язання; настання шкоди як результату діяння іншого суб'єкта цивільних правовідносин» [129, с. 169].

У наведених позиціях щодо поняття деліктних зобов'язань відображаються ідеї законодавця щодо ознак цих зобов'язань, які містяться у главі 82 ЦК України [227] та доктринальні напрацювання в юридичній літературі [54, с. 339–340; 221, с. 505–508].

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, володіють вищенаведеними ознаками деліктних зобов'язань. Водночас для них характерна низка спеціальних ознак, що дозволяє їх віднести до категорії спеціального делікту та самостійного різновиду зобов'язань із відшкодування шкоди.

Для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, основною є відновлювальна функція, оскільки ці зобов'язання спрямовані на відновлення майнового становища потерпілого, що існувало до факту завдання шкоди. Як наголошує А. А. Собчак, головним для цивільно-правової відповідальності є відновити майнове становище потерпілого, компенсувати понесений ним унаслідок невиконання зобов'язання майновий збиток [191, с. 50].

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є охоронним правовідношенням, оскільки призначені захистити повною мірою майнові права та інтереси потерпілих, порушені в результаті ДТП. Як зазначає С. Д. Гринько, такі зобов'язання призначені для виконання правомірної мети – охорони майнових та особистих немайнових прав та інтересів фізичних і юридичних осіб, держави та інших суб'єктів цивільного права [55, с. 6]. Крім того, охорона як спосіб впливу на поведінку людей забезпечується шляхом встановлення вимог, обов'язкових для виконання щодо якості ТЗ та правил їх експлуатації для безпеки дорожнього руху. Щодо цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду, то за умови її реалізації вона може бути більш ефективною в цьому сенсі, ніж інші види державного примусу.

Зобов'язання із відшкодування шкоди мають недоговірний характер, тобто охороняють права потерпілого в усіх випадках, коли шкоди завдано поза зв'язком з конкретним правовідношенням загалом, договорами чи іншими зобов'язаннями або хоча і у зв'язку з таким правовідношенням, але шкода є наслідком порушення однією зі сторін не конкретного свого обов'язку в цьому правовідношенні, а абсолютного права іншої сторони та загальної заборони посягати на права й інтереси інших осіб [185, с. 7]. Тобто сторони пов'язані між собою правами й обов'язками лише з моменту завдання шкоди.

Для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди визначальним є сам факт завдання шкоди, але він не достатній для застосування цивільно-правової санкції у формі відшкодування шкоди чи такого способу захисту. Шкода у сукупності з іншими передбаченими законом умовами (протиправна поведінка завдавача шкоди, причинно-наслідковий зв'язок, вина) становлять умови виникнення зобов'язання, наявності яких потерпілий має право вимагати її відшкодування від безпосереднього завдавача шкоди чи особи, за яку вона відповідає. При цьому відшкодування шкоди здійснюється в межах глави 82 ЦК України, коли понесені майнові втрати повністю не компенсовані за правилами добровільного й обов'язкового страхування, що пояснюється намаганням законодавця не допустити безпідставного збагачення потерпілого. Водночас, як слушно зазначає

Т. С. Ківалова, правомірність чи неправомірність дій, винність особи, яка завдала шкоду, є обставинами факультативними, котрі залежно від припису закону можуть мати, а можуть і не мати юридичного значення [86, с. 71]. Зазначене застереження науковця має особливе значення для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ з таких міркувань.

Це зумовлено тією обставиною, що вина є обов'язковою умовою для виникнення такого виду зобов'язань лише у двох випадках: завдання шкоди володільцям ТЗ-ДПН (ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [227] та внаслідок взаємодії ЗТЗ (ч. 2 ст. 1166 ЦК України) [227]. Водночас у разі завдання шкоди іншим особам внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН, а також взаємодії ЗТЗ і ТЗ-ДПН шкода відшкодовується незалежно від вини її завдавачів (ч. 5 ст. 1187 ЦК України, ч. 2 ст. 1188 ЦК України) [227].

Щодо характеру завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ, то нами відстоюється позиція як про протиправний, так і правомірний характер такого завдання. А це означає, що зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, будуть виникати із правопорушення (делікту), тому цивільно-правова відповідальність буде становити зміст обов'язку правопорушника в цьому зобов'язанні. Водночас вони можуть виникати із правомірного завдання шкоди. Для випадків протиправного завдання шкоди Т. С. Ківалова зазначає, що, «функції зобов'язань відшкодування шкоди у цих випадках є тотожними функціям юридичної цивільно-правової відповідальності, забезпечуючи: 1) відшкодування (компенсацію) завданої шкоди; 2) покарання порушника шляхом покладення на нього негативних наслідків його протиправної поведінки; 3) здійснення виховного (запобіжно-виховного) впливу на порушника та інших учасників цивільних відносин» [86, с. 105].

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, таким чином ґрунтуються на основних засадах цивільно-правової відповідальності, зокрема добросовісності, справедливості, розумності. Цивільно-правова відповідальність у цьому випадку полягає у покладенні обов'язку відшкодування

цієї шкоди на фізичну або юридичну особу, яка володіла транспортним засобом на відповідній правовій підставі (ч. 2 ст. 1187 ЦК України) [227].

Якщо зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, виникають із факту правопорушення, то з цього моменту настає можливість застосовувати до правопорушника санкції. Таким чином, відшкодування шкоди є цивільно-правовою санкцією за вчинення правопорушення [26, с. 83; 176, с. 49–57]. Така санкція завжди позначається на майновій сфері особи, відповідальної за вчинення правопорушення, тоді як кримінально-правова та адміністративно-правова санкції впливають на особистість правопорушника та лише в окремих випадках спричиняють негативні майнові наслідки для правопорушника. Водночас застосування будь-якої з передбачених у кримінальному чи адміністративному законодавстві санкцій не звільняє винних у завданні шкоди від виконання обов'язку щодо її відшкодування.

У вищезазначеному полягає специфіка заходів цивільно-правової відповідальності, одним із яких є відшкодування шкоди, що реалізується через відповідне цивільно-правове зобов'язання. При цьому, як наголошує О. О. Красавчіков, завдавач шкоди безеквівалентно відшкодовує завдану його діями шкоду; будь-якого зустрічного надання з боку потерпілого немає та не передбачається [192, с. 349]. Це зумовлено специфікою деліктних зобов'язань, де наявність шкоди відноситься до основних їх ознак, а її відшкодування становить основний обов'язок боржника.

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягають у тому, що шкода завдається діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, оскільки небезпека завдання шкоди виникає від матеріального об'єкта. При цьому більшість ТЗ наділені ознаками ДПН, тому на такі зобов'язальні правовідносини поширюються норми про відшкодування шкоди, завданої ДПН (ст. ст. 1187, 1188 ЦК України) [227]. Разом з тим ТЗ становлять особливий різновид ДПН, оскільки керування ним здійснюється за умови обов'язкового дотримання правил та умов безпеки дорожнього руху (ПДР, Закон України «Про дорожній рух») [144; 160].

Як і будь-яке правовідношення, цивільно-правове зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, становить комплекс взаємопов'язаних елементів, що становлять його структуру. Відповідно до теорії цивілістичної науки до елементів цивільно-правових зобов'язань відносять суб'єктів, об'єкт і зміст [81, с. 61–65].

Суб'єктний склад у зобов'язаннях із відшкодування шкоди складають дві теоретично визначені сторони – правомочна і зобов'язана. Оскільки переміщення матеріальних благ при відшкодуванні шкоди неможливе без активних дій, правомочна сторона у зобов'язальному правовідношенні наділена правом вимоги до зобов'язаної сторони щодо вчинення певних активних дій. У свою чергу, на зобов'язану сторону в зобов'язальному правовідношенні покладається обов'язок вчинити такі активні дії. Суб'єктивне право правомочної сторони називають правом вимоги, а сама правомочна сторона йменується кредитором. Зобов'язана сторона у такому правовідношенні називається боржником, а покладений на неї обов'язок – боргом.

У якості кредитора в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, може виступати будь-хто, чий майнові чи особисті немайнові права й інтереси було порушено. Тобто кредитором може бути фізична та юридична особа, держава Україна, АРК, територіальні громади, іноземні держави та інші суб'єкти публічного права (ст. 2 ЦК України) [227].

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягає у тому, що слід розрізняти дві категорії кредиторів: 1) кредитори-володільці ТЗ; 2) інші кредитори, яким шкода була завдана внаслідок взаємодії ТЗ (наприклад, пасажери, пішоходи). Такий висновок випливає зі змісту ст. 1188 ЦК України [227], де закріплено правові засади визначення суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії ДПН.

Водночас коло осіб, які мають право на відшкодування такої шкоди, не може бути безпідставно широким, оскільки існує обмеження, встановлене законом. Відповідно до ст. 1168 ЦК України моральна шкода, завдана смертю фізичної особи, відшкодовується її чоловікові (дружині), батькам (усиновлювачам), дітям

(усиновленим), а також особам, які проживали з нею однією сім'єю [227]. Такий виключний перелік осіб, які мають право на відшкодування моральної шкоди, закріплено у зв'язку з тим, що моральна шкода у цьому випадку полягає «у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів» (п. 2 ч. 2 ст. 23 ЦК України) [227].

У зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, терміну «кредитор» надається широкого значення, оскільки ним може виступає як безпосередній потерпілий, так й особа, яка за законом або договором наділена правом вимоги про відшкодування цієї шкоди. Так, за певних обставин (у випадку смерті потерпілого) право на відшкодування майнової шкоди виникає в осіб, вказаних у ст. 1200 ЦК України (непрацездатні особи, які були на його утриманні або мали на день його смерті право на одержання від нього утримання, а також дитина потерпілого, народжена після його смерті) [227].

У зобов'язаннях із відшкодування шкоди законодавець допускає правонаступництво права вимоги про відшкодування шкоди, завданої майну. Водночас у випадку смерті кредитора-фізичної особи до його спадкоємців переходить право на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ (ч. 3 ст. 1230 ЦК України) [227]. Однак це правило діє за умови, що воно було присуджено судом спадкодавцеві за його життя (ч. 3 ст. 1230 ЦК України) [227].

Боржником у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, може виступати також будь-який суб'єкт цивільного права (ст. 2 ЦК України) [227]. При цьому основною умовою покладення на них обов'язку відшкодування шкоди є їх деліктоздатність, тобто здатність нести цивільно-правову відповідальність за вчинене правопорушення. Така умова застосовується лише у випадках, коли підставою виникнення правовідносин був делікт (правопорушення). За аналогією закону така умова відшкодування шкоди може мати юридичне значення також у випадках завдання шкоди правомірною поведінкою завдавача шкоди.

За загальним правилом цивільного законодавства повною деліктоздатністю наділені юридичні особи, держава Україна, АРК, територіальні громади, іноземні держави та інші суб'єкти публічного права. Як зазначає О. О. Первомайський, держава Україна та територіальні громади виступають основним, а не субсидіарним суб'єктом відповідальності, оскільки вони є власниками майна, за допомогою якого й буде здійснюватися відшкодування завданої шкоди чи застосована інша міра цивільно-правової відповідальності [133, с. 174–176]. Щодо фізичної особи-боржника, то повною цивільною деліктоздатністю наділені фізичні особи, які досягли віку 14 років (ч. 1 ст. 1179 ЦК України) [227], а також фізичні особи, цивільна дієздатність яких обмежена (ст. 1185 ЦК України) [227]. При цьому визнаються неделіктоздатними малолітні (ст. 1178 ЦК України) [227] та недієздатні фізичні особи (ст. 1184 ЦК України) [227].

Особливість суб'єктного складу таких зобов'язань полягає в тому, що боржником можуть бути: 1) суб'єкти, яким ТЗ належать на праві власності (приватної, державної, комунальної) або на іншій правовій підставі; 2) незаконні володільці ТЗ.

Для першої категорії суб'єктів (законних володільців) законодавець встановлює спеціальні вимоги для керування наземним ТЗ: 1) досягнення встановленого законом віку; 2) відсутність медичних протипоказань; 3) пройти повний курс навчання за відповідними програмами (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух») [160]. Лише за умови дотримання встановлених законом вимог фізичній особі видається документ, яким підтверджується право на керування транспортним засобом відповідної категорії, – посвідчення водія ТЗ з установленим терміном дії (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух») [160]. Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» допуск за віком до керування транспортним засобом залежить від категорії ТЗ (ст. 15) [160]. Такі вимоги законодавець встановлює для осіб, які здійснювали керування ТЗ-ДПН.

Водночас не завжди боржник і завдавач шкоди співпадають в одній особі, незважаючи на те, що у ЦК України (гл. 82) вказується, що шкода відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала [227]. В окремих випадках законодавець

встановлює спеціальні правила, за якими шкода, завдана однією особою, відшкодовується іншою. У зв'язку з цим необхідно розрізняти особу безпосереднього завдавача шкоди та відповідальну особу.

Відповідно до ст. 1172 ЦК України юридична або фізична особа відшкодовує шкоду, завдану їхнім працівником під час виконання ним своїх трудових (службових) обов'язків; замовник відшкодовує шкоду, завдану іншій особі підрядником, якщо він діяв за завданням замовника; підприємницькі товариства, кооперативи відшкодовують шкоду, завдану їхнім учасником (членом) під час здійснення ним підприємницької або іншої діяльності від імені товариства чи кооперативу [227]. Така позиція законодавця зумовлена тим, що діяльність організації (замовника) в усіх випадках виражається в поведінці її працівників, учасників, членів, які виконують покладені на них обов'язки. Для визнання організації зобов'язаною до відшкодування шкоди, необхідно встановити, що в діях (бездіяльності) осіб, що становлять її людський субстрат, виражалась діяльність самої організації. Особа, яка завдала шкоди, несе перед організацією, за наявності передбачених законом умов, відповідальність за цю шкоду в порядку зворотної вимоги (регресу) (ч. 1 ст. 1191 ЦК України) [227]. Якщо в діях (бездіяльності) особи, яка завдала шкоди, діяльність самої організації не виявлялась, то обов'язок з відшкодування шкоди покладається на того, хто цю шкоду безпосередньо завдав.

Схожа ситуація виникає й у випадках, коли повна або субсидіарна майнова відповідальність настає для батьків і осіб, які їх замінюють, за шкоду, завдану неповнолітніми. Відповідно до ст. 1179 ЦК України шкода відшкодовується в частці, якої не вистачає, або в повному обсязі батьками (усиновлювачами) або піклувальником, закладом, який за законом здійснює стосовно неповнолітнього функції піклувальника, якщо вони не доведуть, що шкоди було завдано не з їхньої вини [227].

Боржником може виступати також незаконний володілець транспортного засобу, тобто особа, яка керувала транспортним засобом без законної правової підстави (ч. 3 ст. 1187 ЦК України) [227]. Трапляються випадки, коли незаконним володільцем ТЗ виступають малолітні та недієздатні фізичні особи, які не здатні за

законом нести цивільно-правову відповідальність за вчинене правопорушення (ст. ст. 1178, 1184 ЦК України) [227].

За шкідливі дії малолітньої особи (яка не досягла чотирнадцяти років), обов'язок відшкодування шкоди покладається на таких осіб: батьків (усиновлювачів) або опікуна чи іншу фізичну особу, яка на правових підставах здійснює виховання малолітньої особи (ч. 1 ст. 1178 ЦК України) [227]; навчальний заклад, заклад охорони здоров'я чи інший заклад, що зобов'язаний здійснювати нагляд за нею; особу, яка здійснює нагляд за малолітньою особою на підставі договору (ч. 2 ст. 1178 ЦК України) [227]; заклад, який за законом здійснює щодо неї функції опікуна (ч. 3 ст. 1178 ЦК України) [227]. При цьому зазначені відповідальні особи зобов'язані відшкодувати шкоду, завдану нею, якщо не доведуть, що шкоди було завдано не з їх вини. Виняток із наведеного правила встановлює законодавець, коли обов'язок таких осіб відшкодувати шкоду, завдану малолітньою особою, припиняється в разі досягнення нею повноліття.

Якщо шкоди було завдано недієздатною фізичною особою, то вона відшкодовується опікуном або закладом, який зобов'язаний здійснювати нагляд за нею, якщо він не доведе, що шкода була завдана не з його вини (ч. 1 ст. 1184 ЦК України) [227].

Деякі коригування суб'єктного складу зобов'язань із відшкодування шкоди може вносити суд, а інколи від нього залежить можливість виникнення такого зобов'язання чи ні. Так, згідно з ч. 4 ст. 1178 ЦК України [227] після досягнення повноліття фізична особа може бути зобов'язана судом частково або в повному обсязі відшкодувати шкоду, завдану нею у віці до чотирнадцяти років за таких умов: 1) шкода завдана життю або здоров'ю потерпілого; 2) завдавач шкоди має достатні для цього кошти; 3) відповідальні особи є неплатоспроможними або померли. На недієздатну фізичну особу може бути покладено обов'язок відшкодувати шкоди за рішенням суду за таких умов: 1) якщо опікун недієздатної особи, яка завдала шкоди, помер або в нього відсутнє майно, достатнє для відшкодування шкоди; 2) недієздатна особа має таке майно; 3) шкоди, завданої

каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю потерпілого (ч. 2 ст. 1184 ЦК України) [227].

Суб'єктний склад зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, може змінюватися. Заміна як боржника, так і кредитора можлива при універсальному правонаступництві (наприклад, при реорганізації юридичної особи, переході прав на майно в порядку спадкування). Тобто тоді, коли до правонаступника переходить, як правило, вся сукупність прав і обов'язків попередника, зокрема й право (обов'язок) із конкретного зобов'язання із відшкодування шкоди. Водночас правонаступництво не допускається щодо прав на відшкодування шкоди, завданої каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я (п. 3 ч. 1 ст. 1219 ЦК України) [227], прав та обов'язків на відшкодування моральної шкоди, які не було присуджено судом спадкодавцеві та зі спадкодавця за його життя (ч. 3 ст. 1230, ч. 1 ст. 1231 ЦК України) [227].

Інколи зобов'язання із відшкодування шкоди виникають із множинністю осіб, яка буває трьох видів: активна множинність, пасивна множинність, змішана множинність. Так, активна множинність має місце у правовідносинах із відшкодування шкоди у тих випадках, якщо декілька осіб є на стороні кредитора (наприклад, якщо фізична особа завдала шкоди майну, яке перебуває у спільній власності). Зобов'язання із пасивною множинністю породжуються завданням шкоди декількома особами спільним правопорушенням (наприклад, якщо шкоди було завдано внаслідок взаємодії ТЗ іншим особам). Можливе зобов'язання й зі змішаною множинністю, якщо і на стороні боржника, і на стороні кредитора є декілька осіб [224, с. 242].

Правове значення цієї класифікації зобов'язальних правовідносин полягає у тому, що вона дозволяє визначити характер розподілу прав та обов'язків між кредиторами та боржниками. Відповідно зобов'язання із множинністю осіб поділяються на часткові, солідарні, субсидіарні (додаткові).

Сутність часткового зобов'язання закріплена у ст. 540 ЦК України та полягає в тому, що «кожний із кредиторів має право вимагати виконання, а кожний із боржників повинен виконати обов'язок у рівній частці, якщо інше не встановлено

договором або актами цивільного законодавства» [227]. Тобто частковий характер зобов'язання із множинністю осіб презюмується.

Солідарні зобов'язання виникають, навпаки, у випадках, встановлених договором або законом. При цьому обов'язковою умовою їх виникнення є неподільність предмета зобов'язання (ст. 541 ЦК України) [227]. У солідарному зобов'язанні кожний із солідарних кредиторів має право пред'явити боржникові вимогу в повному обсязі, а боржник до пред'явлення такої вимоги має право виконати свій обов'язок будь-кому із них на свій розсуд (солідарна активна множинність); кредитор має право вимагати виконання обов'язку частково або в повному обсязі як від усіх боржників разом, так і від будь-кого з них окремо (солідарна пасивна множинність) (ст. ст. 542, 543 ЦК України) [227].

При солідарній відповідальності кредитор має право притягнути до відповідальності будь-кого із боржників у повному обсязі або частково (ч. 1 ст. 543 ЦК України) [227], що робить солідарні виконання обов'язку надзвичайно цікавими для потерпілого, оскільки найкращим чином забезпечують його інтереси. Водночас цей порядок цивільно-правової відповідальності виключає й намагання одного із співзавдавачів шкоди перекласти відповідальність перед потерпілим на інших.

Найбільш характерними випадками виникнення зобов'язань із множинністю осіб є завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ. При цьому можуть виникати як зобов'язання із частковою множинністю, так і зобов'язання із солідарною множинністю. Особливість таких зобов'язань із множинністю осіб полягає в тому, що крім застосування загальних норм щодо зобов'язання із множинністю осіб (ст. ст. 540–542 ЦК України) [227], слід керуватися вказівками на загальні правила відшкодування шкоди (глава 82 ЦК України) [227] та спеціальними правилами відшкодування шкоди, завданої ДПН (ст. ст. 1187, 1188 ЦК України) [227].

За загальним правилом шкода, завдана кількома особами, відшкодовується кожною з них у частці, завданій нею (у порядку часткової відповідальності) (п. 3 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.; ч. 1 п. 8 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [155–156]. У якості спеціального правила часткові зобов'язання виникають у випадках завдання шкоди

внаслідок взаємодії ДПН їх володільцям за наявності вини всіх володільців. У цьому випадку розмір відшкодування визначається судом у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення (тобто залежно від ступеня вини кожного) (п. 3 ч. 1 ст. 1188 ЦК України; ч. 2 п. 8 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [227; 156].

У випадках завдання шкоди спільними діями декількох осіб, тобто завдання неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями або діями з єдністю наміру, для відповідальних осіб настає солідарна відповідальність перед потерпілими (ч. 1 ст. 1190 ЦК України; п. 3 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.; ч. 2 п. 8 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [227; 155–156]. Такі солідарні зобов'язання виникають у випадках завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ДПН іншим особам (ч. 2 ст. 1188 ЦК України; ч. 2 п. 8 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [227; 156]. При цьому законодавець допускає можливість настання часткової відповідальності за заявою потерпілого на розсуд суду (ч. 2 ст. 1190 ЦК України) [227]. При цьому розмір часток суд визначає відповідно до ступеня вини осіб, які спільно завдали шкоди.

Слід зазначити, що такі правила відшкодування шкоди, завданої спільно кількома особами, поширюються на випадки завдання шкоди за участю як ЗТЗ, так і ТЗ-ДПН.

У юридичній літературі до самостійного різновиду зобов'язань із множинністю осіб традиційно відносять субсидіарні зобов'язання [224, с. 243–244]. З таким підходом погодитися не можна. Субсидіарні зобов'язання не включаються до правової моделі зобов'язань із множинністю осіб. Для таких зобов'язань із самого початку встановлено одного боржника. Лише у випадку його відмови задовольнити вимогу кредитора або неодержання кредитором від боржника відповіді на пред'явлену вимогу в розумний строк така вимога може бути пред'явлена особі, яка за законом або договором несе субсидіарну відповідальність.

Об'єктом цивільного правовідношення є те, на що спрямоване правовідношення, цивільні права та обов'язки його суб'єктів. Як зазначає

С. О. Сліпченко, об'єктом цивільних прав є матеріальне чи нематеріальне благо, тобто все те, що завдяки своїм корисним властивостям здатне задовольняти потреби людини та є доступним для її володіння (обладнання) [187, с. 100].

«Якщо б цивільні права та обов'язки, – наголошував О. С. Іоффе, – ні на що не були спрямовані, тобто не мали свого об'єкта, вони втратили б будь-який реальний зміст» [79, с. 113].

Об'єктом зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є дії боржника. Специфіка цього виду зобов'язань полягає в тому, що такі дії полягають у відшкодуванні шкоди та забезпечують відновлення матеріальних благ кредитора, компенсують порушені особисті немайнові блага.

Дії як об'єкт цивільно-правового зобов'язання повинні становити майновий інтерес для кредитора, бути фізично і морально можливими. Як зазначає І. В. Венедиктова, правовий інтерес становить певний правовий засіб задоволення потреб суб'єктів правовідношення і досягнення соціально корисної мети. Його цілеспрямованість, дозволеність, забезпеченість механізмом реалізації, з точки зору об'єктивного права, буде слугувати гарантією його здійснення внаслідок певної поведінки суб'єкта правовідношення [29, с. 228].

Дії боржника у зобов'язаннях із відшкодування шкоди можуть мати різне вираження, залежно від волі самого кредитора, якому надається право вибору способу відшкодування шкоди. Вибір способу відшкодування майнової шкоди повинен забезпечити найбільш повне відновлення майнових благ потерпілої особи, порушених вчиненням протиправного діяння, та залежить від особливостей об'єкта посягання і характеру негативних наслідків. Так, згідно зі ст. 1192 ЦК України [227] кредитор має право вимагати: 1) відшкодування шкоди в натурі (передати річ того ж роду і такої ж якості, полатодити пошкоджену річ тощо); 2) відшкодування завданих збитків у повному обсязі.

У цивільному правовідношенні загалом та у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ зокрема взаємодія між кредитором і боржником здійснюється відповідно до належних їм суб'єктивних прав і покладених обов'язків. Суб'єктивні права й обов'язки учасників становлять третій

елемент цивільного правовідношення – зміст [70, с. 38; 216, с. 93]. Як наголошував О. С. Іоффе, без них не може існувати правовідношення, оскільки саме правовідношення є не що інше, як сукупність виражених у ньому прав і обов'язків [80, с. 112].

У цивілістичній науці залишається традиційним підхід до визначення поняття суб'єктивного права та суб'єктивного обов'язку, запропоноване ще за радянських часів С. М. Братусем [27, с. 462]. Суб'єктивне цивільне право – це міра дозволеної поведінки учасника цивільних правовідносин, що включає такі основні права: 1) право на власні дії (можливість самостійного вчинення суб'єктом фактичних та юридичних дій); 2) право на чужі дії (можливість вимагати від зобов'язаного суб'єкта виконання покладених на нього обов'язків); 3) право на захист (можливість самостійно чи опосередковано через юрисдикційні органи застосовувати щодо зобов'язаної особи заходи захисту) [224, с. 33–34].

Суб'єктивний цивільний обов'язок – це міра необхідної поведінки учасника цивільних правовідносин, до яких віднесено такі види обов'язків: 1) активний (спонукання суб'єкта до вчинення суспільно корисних дій в інтересах уповноваженого суб'єкта, оскільки невиконання цього обов'язку забезпечується санкцією); 2) пасивний (спонукання суб'єкта до утримання від учинення певних дій, якими порушуються публічні інтереси та інтереси уповноважених осіб) [224, с. 34].

Специфіка зобов'язального правовідношення полягає в тому, що до правомочностей суб'єкта відносяться всі три права, а до обов'язків – перший. Це зумовлено тим, як зазначає Н. Ю. Голубєва, що «для зобов'язальних відносин ця формула перетворюється на більш специфічну (маються на увазі специфічні назви прав та обов'язку сторін та самих сторін): зміст зобов'язального правовідношення складає право вимоги кредитора і борг боржника» [32, с. 461]. При цьому «термін «право вимоги», – вказує науковець – є виправданим, оскільки дозволяє легко ідентифікувати цю категорію прав серед інших майнових прав» [32, с. 463].

У зобов'язальному правовідношенні право на власні дії означає те, що кредитор може заявити вимогу зобов'язаній особі чи утриматися від такого заявлення вимоги. Специфіка зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої

внаслідок взаємодії ТЗ, полягає у тому, що кредитор має право самостійно обирати зобов'язану особу, якій буде заявляти вимогу про відшкодування шкоди. Такою зобов'язаною особою може виступати безпосередній завдавач шкоди, а також страхова організація, яка здійснила страхування цивільно-правової відповідальності забезпеченого договором страхування транспортного засобу. Це зумовлено тією обставиною, що в Україні запроваджено обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ (п. 9 ст. 7 Закону України «Про страхування») [161].

Прикладом здійснення права вибору суб'єкта відповідальності може слугувати така ситуація із практики.

26 травня 2013 р. гр. Г., керуючи автомобілем марки «Деу», в м. Хмельницькому, порушивши правила дорожнього руху України, допустив зіткнення з автомобілем «БМВ», спричинивши пасажирці автомобіля «БМВ» гр. А. тілесні ушкодження. У зв'язку з отриманими ушкодженнями, гр. А. проходила курс лікування та витратила кошти на обстеження та ліки. Відповідач гр. Г. відмовився в добровільному порядку відшкодувати позивачці кошти, які остання витратила на лікування. У зв'язку з цим, позивачка звернулася з відповідним позовом до суду. Судом було встановлено, що відповідач гр. Г. без поважних причин на те не повідомив ПАТ «ПРОСТО-страхування» про настання страхового випадку та поліс обов'язкового страхування страховику не надав. Таким чином, у силу п. 5 ч. 1 ст. 991 ЦК України та п. 5 ч. 1 ст. 26 Закону України «Про страхування» у страховій компанії відсутні підстави для здійснення страхової виплати. У зв'язку із зазначеною вище обставиною, суд вирішив зобов'язати відповідача гр. Г. відшкодувати матеріальну та моральну шкоду [194].

Вищенаведена практична ситуація свідчить про те, що надане законом кредитору право вибору суб'єкта відповідальності у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, не є безумовним. Реалізація цього права залежить від виконання боржником-страхувальником належним чином обов'язків за договором страхування (п. 33.1.4 ст. 33 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Основним правом кредитора є право вимоги про відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ. Це право, що складає складний юридичний елемент, включає не лише можливість вимагати від боржника повного відшкодування завданої шкоди, а й можливість вимагати застосування державних примусових заходів у випадку ухилення боржника від виконання обов'язку. Таким чином, реалізація можливостей, які надано законом у цьому випадку володільцю суб'єктивного права, здійснюється або добровільно, за взаємною домовленістю сторін, або в силу перспективи примусу, або в судовому порядку.

Слід зазначити, що в зобов'язаннях із відшкодування шкоди право вимоги кредитора завжди реалізується поведінкою зобов'язаної особи – боржника. При цьому така правомочність є «можливістю розпоряджатися чужими діями контрагента як своїми» [32, с. 467].

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди внаслідок взаємодії ТЗ виявляється також в умовах виникнення для боржника обов'язку щодо її відшкодування. Загальними для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої як ЗТЗ, так і ТЗ-ДПН, є: 1) наявність шкоди; 2) діяльність особи, пов'язана із транспортним засобом; 3) причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом. Водночас надається різне значення вині як суб'єктивній умові виникнення таких зобов'язань.

По-перше, якщо підставою виникнення такого зобов'язання є правомірне завдання шкоди, то вина не є умовою їх виникнення (ст. ст. 1169, 1171 ЦК України) [227].

По-друге, якщо шкода завдається внаслідок взаємодії ЗТЗ, то вина є обов'язковою умовою виникнення зобов'язання із її відшкодування (ст. 1166 ЦК України) [227].

По-третє, якщо шкода завдається внаслідок взаємодії ЗТЗ і ТЗ-ДПН, то шкода відшкодовується незалежно від вини володільця ТЗ-ДПН (ст. 1187 ЦК України) [227].

По-четверте, якщо шкода завдається внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН, то шкода відшкодовується на таких засадах: вини – у разі завдання шкоди володільцям ТЗ,

незалежно від вини – завдання шкоди іншим особам (ст. ст. 1187, 1188 ЦК України) [227].

Слід зазначити, що дія непереборної сили та умисел потерпілого є підставами звільнення боржника від обов'язку відшкодувати шкоду у двох випадках: завдання шкоди іншим особам внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН; завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН та ЗТЗ (ч. 5 ст. 1187, ч. 2 ст. 1188, ст. 1193 ЦК України) [227]. Водночас підставами звільнення боржника від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії ЗТЗ, а також завдання шкоди самим ТЗ-ДПН є випадок (казус), дія непереборної сили та умисел потерпілого (ч. 2 ст. 1166, ч. 1 ст. 1188, ст. 1193 ЦК України) [227].

За загальними правилами глави 82 ЦК України [227] обов'язок боржника із відшкодування шкоди має бути виконано належним чином, що означає здійснення відшкодування шкоди в повному обсязі. Тобто у випадку виникнення в боржника обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ обсяг відшкодування може бути зменшений у двох випадках: 1) за наявності грубої необережності потерпілого; 2) за рішенням суду, залежно від матеріального становища завдавача шкоди-фізичної особи (крім випадку, коли шкоди завдано злочином) (ст. 1193 ЦК України) [227].

Щодо грубої необережності потерпілого, то в зобов'язаннях цього виду вона пов'язується не лише із діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, що спричинила завдання шкоди (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [227], а також із недбалістю власника (володільця) ТЗ, що сприяла неправомірному заволодінню ним іншою особою (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [227].

Таким чином, зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, – це недоговірні правовідносини, що виникають внаслідок протиправного завдання шкоди, а у випадках, передбачених законом, правомірного завдання шкоди володільцю ТЗ, а також іншим особам, спричиненої взаємодією ТЗ, у силу яких особа, відповідальна за завдану шкоду, зобов'язана її відшкодувати, а потерпілий або інші особи у разі його смерті мають право на відшкодування зазнаної шкоди в повному обсязі, якщо інше не передбачено законом.

Висновки до розділу 1

Головною ознакою ТЗ є його спроможність задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях, навіть у тих випадках, коли на виставках вони представляються як експонати, нові чи раритетні. Тому дитячі електромобілі, дитячі педальні веломобілі, квадрокоптери та інші пристрої є іграшками, розважальними або спортивними, а не ТЗ.

До транспортних засобів віднесено гіроскутер, ховерборд, моноколесо (електричний самокат), сегвей, електроскутер, трициклопод та інші подібні електричні пристрої, оскільки вони створені для того, щоб задовольняти потреби населення в перевезеннях. Ці транспортні засоби у сукупності експлуатаційних характеристик (переміщення людей на невеликі відстані, по дорозі, тротуарі та в будівлі, по рівній поверхні та крутих підйомах, можливість здійснення будь-якого маневру, зручність у паркуванні, не забруднюють природу) можуть бути прирівняні до велосипедів. У зв'язку з цим особи, які керують ними повинні знати і дотримуватися вимог ПДР до велосипедистів (п. 6).

Залежно від ознаки ймовірності створення підвищеної небезпеки завдання шкоди ТЗ поділяються на ТЗ-ДПН та ЗТЗ.

ТЗ є ДПН тоді, коли володіє такими ознаками: є об'єктом матеріального світу; наділений шкідливими властивостями; перебуває у володінні фізичної чи юридичної особи; використовується в діяльності людей; характеризується неможливістю повного контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів; визначається підвищеною ймовірністю завдання шкоди; відрізняється можливістю завдання шкоди випадково.

До ТЗ-ДПН належать пристрої, що рухаються за допомогою енергії, яка виробляється за допомогою встановленого на ньому механічного двигуна з робочим об'ємом понад 50 куб. см або мають інше джерело надходження (електродвигуна

понад 3 кВт), підлягають державній реєстрації та обліку у відповідних державних установах, керування яким здійснюється за наявності спеціального дозволу.

До ТЗ-ДПН віднесено новітні розробки у транспортній галузі, зокрема безпілотні автомобілі та безпілотні повітряні судна обов'язок відшкодування шкоди внаслідок взаємодії яких покладається на володільця такого ТЗ.

ЗТЗ – це пристрої, що рухаються за допомогою мускульної сили людини або тварини, механічного двигуна з робочим об'ємом не більше 50 куб. см (за винятком мопеда) або електродвигуна не більше 3 кВт, які не підлягають, як правило, державній реєстрації та обліку; для керування ними не потрібно спеціального дозволу; особи, які керують наземними транспортними засобами, прирівнюються до пішоходів.

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, залежно від виду ТЗ, поділяються на зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії: а) ЗТЗ; б) ЗТЗ і ТЗ-ДПН; в) ТЗ-ДПН.

Загальними ознаками зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є такі:

- шкода завдається ТЗ;
- підставами їх виникнення є завдання протиправної шкоди внаслідок вчинення правопорушення (відшкодування шкоди становить цивільно-правову санкцію, що застосовується до відповідальної особи) та правомірне завдання шкоди (відшкодування шкоди – це спосіб захисту);
- кредитором можуть бути: а) володільці ТЗ; б) інші особи, яким шкода була завдана внаслідок взаємодії ТЗ (наприклад, пасажери, пішоходи); допускається правонаступництво вимоги кредитора про відшкодування шкоди, завданої майну; правонаступництво вимоги про відшкодування моральної шкоди має місце за умови, якщо воно було присуджено судом спадкодавцеві за його життя;
- боржником виступають володільці ТЗ; до спадкоємців переходить обов'язок спадкодавця відшкодувати шкоду, завдану майну; обов'язок відшкодувати моральну шкоду переходить до спадкоємців за умови присудження такого відшкодування за життя спадкодавця-боржника;

- має місце спільне завдання шкоди, тобто неподільна шкода завдається взаємопов'язаними діями кількох ТЗ;
- належать до зобов'язань з множинністю осіб;
- об'єктом зобов'язання є дії боржника щодо відшкодування шкоди, які повинні становити правовий майновий інтерес для кредитора, бути фізично здійсненими і морально можливими;
- зміст зобов'язання становлять суб'єктивні права та обов'язки учасників; кредитору належать: а) право самостійно обирати зобов'язану особу, якій буде заявлено вимогу про відшкодування шкоди (завдавача шкоди, страхову організацію), за винятком завдання правомірної шкоди; б) право вимоги про відшкодування шкоди; в) право на судовий захист; боржник зобов'язаний відшкодувати шкоду за таких умов: а) наявність шкоди (майнової або моральної); б) діяльність особи, пов'язана із ТЗ; в) причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ.

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ЗТЗ: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є ст. ст. 1166 і 1167 ЦК України; б) шкода відшкодовується на засадах вини її завдавача; в) боржником є безпосередній завдавач шкоди або інша особа у випадках, передбачених законом; г) підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є випадок, непереборна сила, умисел потерпілого.

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ЗТЗ і ТЗ-ДПН: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є ст. 1187 ЦК України; б) шкода відшкодовується незалежно від вини володільця ТЗ-ДПН; в) боржником є володілець ТЗ-ДПН; г) підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є непереборна сила, умисел потерпілого.

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є ст. ст. 1187, 1188 ЦК України; б) шкода відшкодовується на засадах вини – у разі завдання шкоди володільцям ТЗ-ДПН, незалежно від вини – завдання шкоди іншим особам; в) боржником є володілець ТЗ-ДПН; г) часткові зобов'язання виникають у випадках

завдання шкоди володільцям ТЗ-ДПН за наявності їх вини; солідарні зобов'язання – у випадках завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ-ДПН іншим особам; д) підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є випадок, непереборна сила, умисел потерпілого, якщо шкода завдана володільцям ТЗ; якщо шкода завдана іншим особам, то підставами звільнення є непереборна сила та умисел потерпілого.

РОЗДІЛ 2

УМОВИ ВИНИКНЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Шкода як умова виникнення зобов'язань

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, відносяться до різновидів зобов'язань, що виникають лише в разі наявності шкоди. Як зазначає С. Д. Гринько, «охоплюють відносини, що виникають внаслідок завдання шкоди» [54, с. 75]. А деліктна відповідальність настає тоді, як наголошує А. І. Загорулько, коли протиправна дія (бездіяльність) завершена і внаслідок цього потерпілому завдано реальні збитки [73, с. 26]. При цьому, як слушно зазначають А. О. Собчак та В. Т. Смірнов, шкодою як умовою відповідальності є не саме порушення права або блага, а майнові наслідки такого порушення, які не мають юридичного значення як умови деліктної відповідальності поза економічним змістом [185, с. 58].

У главі 82 ЦК України [227] шкода розглядається у трьох видах: шкода, завдана майну, моральна шкода та шкода, завдана життю і здоров'ю фізичної особи. Такі шкідливі наслідки можуть бути спричинені внаслідок взаємодії ТЗ як самим ТЗ та їх володільцям, так й іншим особам. Як слушно зазначає С. М. Приступа, значення шкоди як однієї з умов виникнення деліктного зобов'язання, у зв'язку з використанням у діяльності організацій або окремих громадян ДПН, зумовлюється цільовим призначенням майнової відповідальності, тобто необхідністю усунення майнових наслідків цієї діяльності, відновленням майнової сфери потерпілого до того рівня у вартісному відношенні, в якому вона перебувала до моменту завдання шкоди. У зв'язку з цим, шкода становить не лише обов'язкову умову відповідальності володільця ДПН, а й виступає як міра відповідальності [152, с. 21].

У юридичній літературі шкода у загальному розумінні розглядається як будь-яке знищення або знецінення блага, що належить конкретній особі [192, с. 354].

Деякі науковці виділяють два види шкоди, залежно від об'єкта матеріального впливу: матеріальну та нематеріальну (особисту, духовну). Матеріальна (майнова) шкода полягає у повному або частковому знищенні речі, її несправності, псуванні тощо. Нематеріальна шкода може виражатися в поширенні відомостей, що порочать честь і гідність громадянина або організації, завданні фізичних або душевних страждань окремій людині, у пошкодженні її здоров'я або завданні смерті [41, с. 371; 97, с. 7–10; 192, с. 354].

Водночас серед науковців висловлюються й інші міркування щодо сутності та видів шкоди у цивільному праві.

На думку радянського юриста К. М. Варшавського, завдання шкоди особі становить форму майнової шкоди, що завдається безпосередньо не майну потерпілого, а його особі – фізичну або моральну, – та побічно відображається на його майновому становищі [28, с. 28]. Подібні міркування висловлювала й К. А. Флейшиц: «Життя людини ні відновити, ні «відшкодувати» неможливо. Водночас для оточуючих ця смерть може бути пов'язана із позбавленням матеріальних благ, якщо ці особи перебували на утриманні померлого. Матеріальні блага підлягають відшкодуванню і в таких випадках. Втрата працездатності відображається на матеріальних умовах життя людини: втрачена або обмежена можливість здійснення права на працю або обмежено джерело надходжень засобів існування людини. Втрачені або знеціненні матеріальні блага підлягають відшкодуванню за таких умов, а втрачена працездатність може бути відновлена за рахунок оплати ліків, лікування в санаторії тощо» [211, с. 20].

Ми вважаємо останню наведену позицію більш слушною. Про нематеріальну (немайнову, особисту) шкоду мова може йти лише у випадку завдання особі моральних страждань, які відшкодувати не можна, оскільки оцінити вартість особистих немайнових благ неприпустимо. Мова може йти лише про компенсацію цих страждань, оскільки, як зазначає І. П. Майстер, «повністю відновити порушене

особисте немайнове благо фізичної особи неможливо, а майнові виплати можуть лише пом'якшити завдані душевні страждання» [108, с. 10].

Водночас у разі завдання ушкодження здоров'я чи завдання шкоди життю фізичної особи відшкодуванню підлягає майнова шкода, а не немайнова. Так, у разі ушкодження здоров'я потерпілому відшкодовуються витрати на лікування, сторонній догляд, посилене харчування, санаторно-курортне лікування, втрачений зарібок тощо. Тобто в останньому випадку, коли шкода завдається особистим немайновим благам фізичної особи, відшкодовується майнова шкода. Щодо знецінення імені, честі, гідності, ділової репутації, що не пов'язано із завданням потерпілому шкоди (майнової або моральної), то, як слушно зазначав Х. І. Шварц, такі особисті немайнові блага захищаються іншими правовими засобами, а не нормами про відшкодування шкоди [232, с. 8]. Крім того, способи відшкодування майнової шкоди, завданої особистим немайновим благам, відмінні від способів відшкодування майнової шкоди, завданої безпосередньо майновим благам потерпілого.

Таким чином, якщо внаслідок учинення правопорушення завдано ушкодження здоров'я або спричинено смерть фізичної особи, для потерпілого виникають майнові шкідливі наслідки, – як зазначав М. С. Малейн, «майнова шкода у розумінні цивільного права, що становить різницю між майновим становищем потерпілого до і після правопорушення» [110, с. 9].

На нашу думку, зміст глави 82 ЦК України слід тлумачити таким чином, що шкода може бути майновою та моральною (статті 1166 і 1167) [227]. Такий поділ шкоди повністю відображає сутність та її правову природу в цивільному праві. Водночас законодавець розрізняє види благ, яким може бути завдано шкода – життя і здоров'я фізичної особи, майно фізичної або юридичної особи.

Шкода як обов'язкова умова виникнення зобов'язань із відшкодування повинна відповідати низці умов.

Відшкодуванню підлягає наявна шкода, тобто та, яка ніким не була відшкодована. Це зумовлено тією обставиною, що зобов'язання із відшкодування шкоди виникають з приводу здійснення відшкодування цієї шкоди потерпілій особі.

Відповідно у разі одержання потерпілим у повному обсязі відшкодування шкоди від іншої особи, яка її не завдала (наприклад, від страховика), право потерпілого на таке відшкодування припиняється. Однак якщо потерпілий одержав відшкодування шкоди від іншої особи не в повному обсязі, то в нього виникає право вимоги до її завдавача в розмірі різниці між фактичним розміром шкоди і здійсненою виплатою. Зокрема наведене правило характерно для випадків відшкодування шкоди в порядку здійснення страхової виплати (ст. 1194 ЦК України) [227].

Якщо шкода була відшкодована особою, яка її не завдавала, крім батьків (усиновлювачів), опікуна, піклувальника, закладу або особи, що зобов'язана здійснювати нагляд за малолітньою, неповнолітньою особою або особою, визнаною недієздатною, то в цієї особи виникає право зворотної вимоги (регресу) до винної особи в розмірі фактично здійсненого відшкодування (ст. 1191 ЦК України) [227]. При цьому законом можуть бути встановлені межі відшкодування шкоди або межі відповідальності винної особи. У цьому випадку з цієї особи стягуються витрати у цих межах (ч. 2 п. 11 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156]. Наприклад, у випадках, передбачених ст. 38 Закону про ОСЦПВВНТС [162] страховик має право звернутися до страхувальника або водія ТЗ з вимогою про повернення сплаченого потерпілому страхового відшкодування. Тобто межею відшкодування шкоди в цьому випадку є сплачене страхове відшкодування.

Для пред'явлення регресної вимоги законодавець встановлює строк позовної давності у три роки, що починає обчислюватися від дня незавдання шкоди, а від виконання зобов'язання про відшкодування шкоди (ч. 6 ст. 261 ЦК України) [227].

Слід зазначити, що регресні зобов'язання не виникають, якщо шкода була відшкодована особою, яка за законом або договором не була зобов'язана до здійснення такого відшкодування. У такому випадку між особою, яка відшкодувала шкоду, та завдавачем шкоди виникають зобов'язання із вчинення дій у майнових інтересах іншої особи без її доручення (глава 79 ЦК України) [227]. За таким зобов'язанням особа, яка відшкодувала шкоду, має право вимагати від завдавача

шкоди відшкодування фактично зробленої виплати потерпілому (ч. 1 ст. 1160 ЦК України) [227].

Розмір відшкодування визначається за домовленістю сторін (за добровільного виконання обов'язку), а також за рішенням суду за наявності відповідних доказів (за примусового виконання обов'язку). При цьому обов'язок надати докази, що підтверджують факт завдання шкоди та її розмір покладається на потерпілого. Таку позицію займає й Пленум Вищого спеціалізованого суду України (ч. 3 п. 4 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [140; 156].

За загальним правилом глави 82 ЦК України (ст. 1166) шкода підлягає відшкодуванню в повному обсязі. Зміст принципу повного відшкодування шкоди законодавець роз'яснює, залежно від видів порушених прав та інтересів:

1) якщо шкоди завдано майну потерпілого, то повне відшкодування шкоди означає відшкодування шкоди в натурі або відшкодування завданих збитків. При цьому відшкодування збитків у повному обсязі включає відшкодування реальних збитків та упущеної вигоди (ст. 1192 ЦК України) [227];

2) якщо шкоди завдано ушкодженням здоров'я, то відшкодуванню підлягають втрачений заробіток (дохід), додаткові витрати на посилене харчування, санаторно-курортне лікування, придбання ліків, протезування, сторонній догляд та інше (ст. 1195 ЦК України) [227];

3) у разі завдання шкоди смертю потерпілого, то відшкодуванню підлягає втрачений дохід для осіб, які були на його утриманні або мали право на його одержання (ст. 1200 ЦК України) [227], витрати на поховання та на спорудження надгробного пам'ятника (ст. 1201 ЦК України) [227].

Для забезпечення принципу повного відшкодування шкоди законодавець встановлює правило про те, що у випадках недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування шкоди обов'язок сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням покладається на особу, яка застрахувала свою цивільну відповідальність (ст. 1194 ЦК України) [227].

Водночас законодавець в окремих випадках допускає зменшення розміру її відшкодування.

По-перше, розмір відшкодування шкоди зменшується внаслідок вини самого потерпілого, зокрема якщо виникненню або збільшенню шкоди сприяла його груба необережність (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [227]. При цьому законодавець встановлює правило про те, що зазначена обставина не повинна впливати на розмір відшкодування шкоди в таких випадках: а) при відшкодуванні додаткових витрат у разі завдання шкоди каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я фізичній особі; б) при відшкодуванні шкоди, завданої смертю годувальника; в) при відшкодуванні витрат на поховання (ч. 3 ст. 1193 ЦК України) [227]. При цьому Пленум Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. наголошує, що груба необережність потерпілого є підставою для зменшення розміру відшкодування шкоди, але не є підставою для звільнення завдавача від обов'язку її відшкодувати (ч. 2 п. 7) [156].

Пленум Вищого спеціалізованого суду України в якості прикладів грубої необережності потерпілого називає перебування в нетверезому стані, нехтування правилами безпеки руху та інше за умови порушення потерпілим ПДР. Водночас не може визнаватися грубою необережністю потерпілого його проста необачність у керуванні транспортним засобом (ч. 4 п. 7) [156].

По-друге, розмір відшкодування може бути зменшено залежно від матеріального становища фізичної особи, яка завдавала шкоди (ч. 4 ст. 1193 ЦК України) [227]. Це правило застосовується за таких умов: а) відповідальною особою є фізична особа, яка завдала шкоди, тому ця обставина не враховується у разі покладення відповідальності за завдану шкоду на юридичну особу, державу, територіальну громаду або фізичну особу, яка не є безпосереднім завдавачем шкоди; б) особа не може відшкодувати шкоду в повному обсязі або таке відшкодування поставить її у тяжке матеріальне становище; в) завдання шкоди не належить до злочинної дії.

По-третє, на вимогу особи, яка зобов'язана відшкодувати шкоду, завдану каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я потерпілого, розмір відшкодування зменшується за рішенням суду, якщо працездатність потерпілого зросла порівняно з

тією, яка була в нього на момент вирішення питання про відшкодування шкоди (стаття 1204 ЦК України) [227].

Для випадків завдання шкоди ушкодженням здоров'я законодавець передбачає можливість відступу від принципу повного відшкодування шкоди щодо збільшення розміру відшкодування. Зокрема до таких випадків у ЦК України віднесено:

1) якщо професійна працездатність потерпілого зменшилася внаслідок каліцтва або іншого ушкодження здоров'я після початку його трудової діяльності відповідно до одержаної кваліфікації, – до розміру заробітної плати працівників його кваліфікації (ч. 3 ст. 1199 ЦК України) [227];

2) якщо працездатність потерпілого знизилася порівняно з тією, яка була у нього на момент вирішення питання про відшкодування шкоди (ст. 1203 ЦК України) [227];

3) у разі підвищення вартості життя (ч. 1 ст. 1208 ЦК України) [227];

4) у разі збільшення розміру мінімальної заробітної плати (ч. 2 ст. 1208 ЦК України) [227].

Відступ від принципу повного відшкодування шкоди встановлює законодавець, зокрема, для випадків завдання шкоди морськими транспортними засобом, а також і внаслідок їх взаємодії. У КТМ України для судновласника передбачено межі відповідальності за завдання шкоди, що застосовуються у двох випадках: а) завдання смерті або ушкодження здоров'я особі, яка знаходиться на судні, втрати або завдання шкоди майну, що знаходилося на судні; б) заподіяння у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні (ст. 349) [89]. У ст. 352 цього Кодексу [89] закріплено конкретні межі відповідальності судновласника залежно від місткості судна та виду завданої шкоди. При цьому межі відповідальності застосовуються за таким правилом: «у сукупності всіх вимог, що виникли з якої-небудь однієї події і пред'явлені до одного судновласника та названих у ст. 355 осіб» (ст. 353 КТМ України) [89].

Водночас законодавець допускає винятки із цього правила про недопущення обмеження відповідальності, якщо шкода була завдана судновласником навмисно

або через його самовпевненість (ст. 350 КТМ України) [89]; внаслідок здійснення рятувальних дій або пов'язана із загальною аварією; членам екіпажу та іншим працівникам судновласника, спадкоємцям або особам, які мають право на одержання утримання від цих осіб; пов'язана із підняттям, віддаленням затонулого майна; забрудненням нафтою, іншими шкідливими речовинами; ядерна шкода (ст. 351 КТМ України) [89].

Внаслідок взаємодії ТЗ може бути завдана як майнова, так і моральна шкода.

Певними особливостями наділені зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ щодо способів відшкодування шкоди, завданої майну.

Відповідно до ст. 1192 ЦК України [227] у разі завдання шкоди майну потерпілий має право вибору способу її відшкодування: відшкодування шкоди в натурі або відшкодування завданих збитків. При цьому, незалежно від вибору потерпілого щодо способів відшкодування завданої шкоди, потерпілому завжди належить право вимагати відшкодування упущеної вигоди (ч. 1 п. 14 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

Відшкодування шкоди в натурі означає, що на особу, відповідальну за шкоду, покладається обов'язок передати річ такого ж роду і такої ж якості, що була знищена, пошкодити пошкоджену річ та інше (ч. 1 ст. 1192 ЦК України) [227].

Внаслідок взаємодії ТЗ шкода, як правило, завдається самим ТЗ, які належать до речей із довготривалим строком служби. Водночас ринок транспортних послуг постійно оновлюється транспортними засобами нових моделей із вузлами, деталями, комплектуючими частинами іншої модифікації. У зв'язку із зняттям із виробництва однорідних виробів пошкодженого ТЗ, відремонтувати його не завжди вдається. Для вирішення питання про відшкодування шкоди Пленум Вищого спеціалізованого суду України у постанові № 4 від 01.03.2013 р. виклав правильну позицію про те, що особа, яка відповідальна за шкоду, не має права вимагати врахування зношеності майна або меншої вартості пошкоджених частин попередньої модифікації, якщо їх було знято з виробництва (ч. 3 п. 14) [156].

Відшкодування збитків здійснюється на вимогу потерпілого, а також у випадках, коли відшкодувати шкоду в натурі неможливо. Основною вимогою законодавця для відшкодування збитків є їх відшкодування в повному обсязі (ч. 1 ст. 1166 ЦК України) [227].

У ЦК УРСР 1963 р. [226] містилося поняття збитків, що застосовувалося для правового регулювання договірних зобов'язань у якості одного з обов'язків боржника за порушення відносного зобов'язання. При цьому збитки складалися з двох елементів: реальні збитки (витрати, зроблені кредитором, втрата або пошкодження його майна) та неодержані доходи (доходи, які одержав би кредитор, якби зобов'язання було виконано боржником) (ст. 203 ЦК УРСР) [226].

У новому ЦК України міститься поняття збитків у більш загальному значенні як способу захисту цивільних прав та інтересів (ст. 22) [227]. Це означає, що така норма права про збитки поширює свою дію на випадки порушення договірного зобов'язання, так і у разі завдання шкоди вчиненням правопорушення. Водночас склад збитків становлять реальні збитки (витрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або змушена зробити для відновлення свого порушеного права) та упущена вигода (доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене) (ч. 2 ст. 22 ЦК України) [227]. Така законодавча позиція має практичне значення, оскільки внаслідок вчинення правопорушення (делікту) шкода може бути завдана як безпосередньо майну, що перебуває у власності особи, так і шляхом створення перешкоди для одержання доходів. Тому слід визнати правильним поширення сфери застосування поняття збитків на недоговірні відносини із завдання шкоди. Як слушно зазначає А. І. Загорулько, це забезпечить реалізацію принципу повного відшкодування шкоди [73, с. 28].

Таким чином, чинне цивільне законодавство надає поняттю збитків більш широкого значення щодо правового регулювання відносин, а також має місце термінологічна заміна понять «упущена вигода» замість «неодержані доходи». Щодо правового розуміння видів (складу) збитків, то воно не одержало суттєвої зміни, що дозволило б стверджувати про появу нових підходів.

У юридичній літературі висловлюються такі міркування щодо поняття збитку. І. Б. Новіцький і Л. А. Лунц розрізняли поняття «збиток» та «завданий збиток» [124, с. 365]. Так, під збитком вони розуміли грошову оцінку шкоди, завданої деліквентом, а завданим збитком є шкода у натуральній формі, яка за умов товарно-грошових відносин може одержати й одержує вираження у вигляді грошового еквіваленту збитку, що підлягає відшкодуванню [124, с. 365]. З такою позицією важко погодитися, оскільки поняття «завданий збиток» підміняє собою поняття «завдана шкода», яке є ширшим, ніж попереднє.

У юридичній літературі виділяють прямі та непрямі збитки. Одним із перших у юридичній літературі поділяв збитки, залежно від встановлення причинного зв'язку між правопорушенням і збитками, на прямі та непрямі Г. Ф. Шершеневич [235, с. 514]. Прямі збитки виникають тоді, коли шкода завдається безпосередньо та виключно цією дією, що становить правопорушення. Непрямі збитки мають місце тоді, коли збитки завдаються не лише правопорушенням, але й іншими похідними обставинами, що призводять до збільшення шкоди [235, с. 514]. За законодавством Російської імперії, що діяло на території українських земель, за загальним правилом відшкодуванню підлягали прямі збитки, а непрямі збитки відшкодовувалися лише за наявності наміру завдати шкоду [235, с. 514].

На думку І. Б. Новіцького і Л. А. Лунца, обмеження відповідальності лише прямими збитками є відступом від загального принципу повного відшкодування збитків, тому твердження, що непрямі збитки не підлягають відшкодуванню, виходить із неправильної уяви про причинний зв'язок: факти, які більш наближені в часі до шкідливого наслідку, начебто завжди більшою мірою сприяють настанню цього наслідку, ніж факти, більш віддалені у часі [124, с. 372].

Найбільшим прихильником такого поділу збитків вважається Г. К. Матвеев, який зазначає: «Прямим є збиток, що перебуває у необхідному зв'язку з протиправною дією (бездіяльністю); дія в цьому випадку є істотною причиною для настання конкретної шкоди, причиною, без якої така шкода не була б завдана. Непрямим є збиток, що перебуває з протиправною дією (бездіяльністю) у

випадковому зв'язку та в необхідному зв'язку з будь-яким зобов'язанням, що його породило» [119, с. 57].

Протилежну висловленим позицію займає В. В. Вітринський, який вважає, що поява двох термінів «прямі збитки» та «непрямі збитки» нічого, крім плутанини, не принесе, оскільки непрямі збитки не відшкодовуються, тому їх не можна вважати збитками [24, с. 650].

На нашу думку, поділ збитків на прямі та непрямі має важливе значення при визначенні розміру відшкодування завданої шкоди. Це зумовлено тією обставиною, що зобов'язати особу, яка відповідає за завдану шкоду, відшкодувати як прямі, так і непрямі збитки не завжди буде справедливим стосовно відповідача та практично можливим, оскільки в окремих ситуаціях обсяг непрямих збитків може бути надзвичайно великим. Крім того, законодавець встановлює випадки, коли обсяг відшкодування шкоди може бути зменшений. Тому позбавляти особу, яка завдала шкоду, повністю всього її майна може призвести до порушення прав інших осіб, які перебували на утриманні винної особи, а також позбавляє її економічної можливості відшкодувати шкоду, оскільки перешкоджає поверненню таких боржників до нормальної господарської діяльності.

Розмір збитків визначається за реальною вартістю втраченого майна, що мала місце на момент розгляду справи або виконання робіт, необхідних для відновлення пошкодженої речі (ч. 2 ст. 1192 ЦК України) [227].

У разі, якщо пошкоджене майно не може в подальшому використовуватися за призначенням, суд зобов'язаний ухвалити рішення про передачу потерпілому вартості такого майна. Водночас Пленум Вищого спеціалізованого суду України наголошує, що у цьому випадку слід враховувати зношеність пошкодженого майна (ч. 3 п. 14 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

Водночас за наявності заяви особи, відповідальної за завдану шкоду, суд зобов'язаний прийняти рішення про передачу цього пошкодженого майна після відшкодування збитків заявнику (ч. 2 п. 14 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

Особливо актуальним на сьогодні є постійне зростання вартості майна та робіт, що позбавляє потерпілого можливості виправити пошкодження майна за рахунок

коштів, визначених судом у рішенні про відшкодування шкоди. У такій ситуації Пленум Вищого спеціалізованого суду України передбачає можливість пред'явлення потерпілим додаткових вимог до особи, яка відповідальна за шкоду, про збільшення розміру відшкодування шкоди. При цьому обов'язковою умовою задоволення такої вимоги має бути відсутність вини потерпілого в тому, що виконання проводилося вже після зростання цін і тарифів (ч. 4 п. 14 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

Трапляються випадки, коли ремонт ТЗ є технічно неможливим (не підлягає ремонту) або економічно необґрунтованим (вартість відновлювального ремонту з урахуванням зношеності та втрати товарної вартості перевищує його ринкову вартість до ДТП). У цьому разі ТЗ слід вважати фізично знищеним, але за умови, що його власник дає згоду на це. А розмір відшкодування визначається за ринковою вартістю ТЗ, що мала місце на момент його пошкодження. При цьому потерпілому відшкодовуються витрати з евакуації ТЗ з місця ДТП. Для вирішення таким чином цього питання Пленум Вищого спеціалізованого суду України рекомендує судам згідно зі ст. 8 ЦК України за аналогією закону застосовувати Закон про ОСЦПВВНТС (частини 1, 2, 4 п. 15 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

Водночас власник ТЗ може не погоджуватися із тим, щоб визнати свій ТЗ фізично знищеним (наприклад, ТЗ йому подарувала близька людина або раритетний автомобіль тощо). У цьому разі йому відшкодовується різниця між вартістю ТЗ до та після дорожньо-транспортної пригоди. Крім того, він має право на відшкодування витрат з евакуації ТЗ з місця цієї пригоди (ч. 3 п. 15 постанови № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

У юридичній літературі висловлювалася позиція про необхідність визначати розмір відшкодування шкоди залежно від ступеня вини завдавача шкоди (за наявності умислу більше відшкодування, ніж при грубій необережності, а при грубій необережності – більше відшкодування, ніж при легкій необережності) [117, с. 128–129; 233, с. 37]. З такою позицією погодитися не можна, оскільки такий підхід характерний для застосування кримінально-правового покарання, а не для інституту відшкодування шкоди у цивільному праві. Правильно зробили висновок

І. Б. Новіцький і Л. А. Лунц про те, що засадам цивільного права відповідає лише принцип повної відповідальності за будь-яку вину [124, с. 377].

Найбільш поширеними випадками завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ є завдання ушкодження здоров'я або смерті фізичної особи. Це зумовлено тим, що ТЗ належать до ДПН, тому створюється підвищена ймовірність завдання шкоди через неможливість здійснення повного контролю за ним з боку людини.

Відповідно до ст. 1197 ЦК України [227], шкода, завдана здоров'ю (каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я), відшкодовується шляхом виплати потерпілому заробітку (доходу), втраченого ним внаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності та додаткових витрат, пов'язаних із необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду та ін. При цьому на розмір відшкодування не впливають як пенсії, призначені у зв'язку з втратою здоров'я, так і пенсії, які потерпілий одержував до цього випадку, а також інші доходи (ч. 3 ст. 1197 ЦК України) [227].

Законодавець встановлює правила обчислення заробітку (доходу), що втратив потерпілий внаслідок завдання йому каліцтва або іншого ушкодження здоров'я, що залежать від того, чи працював потерпілий за трудовим договором, чи був підприємцем, чи шкоди завдано малолітній або неповнолітній особі (статті 1197–1199 ЦК України) [227].

Розмір витрат на додаткове харчування визначається за раціоном, складеним дієтологом чи лікарем, який лікує, та затвердженням МСЕК (у відповідних випадках – судово-медичною експертизою), виходячи із середніх цін на продукти харчування в торговельній мережі того місяця, в якому їх придбали (підп. а ч. 2 п. 19 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.) [155]. За необхідності надання стороннього догляду за потерпілим розмір витрат визначається залежно від характеру цього догляду, що визначає МСЕК, якщо ушкодження здоров'я сталося при виконанні потерпілим трудових обов'язків, а також судово-медичною експертизою – в інших випадках. При цьому розмір такого відшкодування на місяць не може бути меншим: на спеціальний медичний догляд – від мінімальної заробітної плати на

день виплати; на постійний сторонній догляд – від її половини; на побутове обслуговування – від її чверті (підп. б ч. 2 п. 19 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.) [155].

У більшості випадках завдання шкоди здоров'ю відшкодування здійснюється шляхом відшкодування витрат на ліки, лікування, протезування, предметів догляду за потерпілим. Обов'язковою умовою задоволення судом такої вимоги потерпілого є наявність виданих лікарями рецептів, довідок або рахунків про їх вартість (підп. в ч. 2 п. 19 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.) [155].

За загальним правилом відшкодування шкоди, завданої здоров'ю або життю потерпілого, здійснюється шляхом виплати щомісячних платежів. Водночас законодавець допускає виплату відшкодування шкоди одноразово. При вирішенні такого прохання потерпілого суд повинен враховувати обставини, що мають істотне значення, та матеріальне становище завдавача шкоди-фізичної особи. При цьому відшкодування може бути виплачено одноразово не більше, ніж за три роки наперед (ч. 1 ст. 1202 ЦК України) [227].

Додаткові витрати можуть також відшкодовуватися наперед у строки, що встановлюються висновком МСЕК або судово-медичної експертизи. А якщо до додаткових витрат віднесено придбання путівки, оплату проїзду або спеціальних ТЗ та іншого, то може здійснюватися попередня оплата цих послуг або майна (ч. 2 ст. 1202 ЦК України) [227].

У вищезазначених випадках завдання шкоди відшкодування виплачується безпосередньо потерпілому. У разі завдання шкоди смертю потерпілого така шкода відшкодовується не потерпілому, а особам, які були на його утриманні або мали на день його смерті право на одержання цього утримання, дитина потерпілого, народжена після його смерті (ч. 1 ст. 1200 ЦК України) [227]. Відшкодування шкоди передбачає виплату для кожної особи частки середньомісячного заробітку (доходу) потерпілого з вирахуванням частки, яка припадала на нього самого та працездатних осіб, які перебували на його утриманні, але не мають права на відшкодування шкоди. При цьому до доходу потерпілого включають пенсії,

виплати за договором довічного утримання (догляду) та інші виплати, що він одержував (ч. 2 ст. 1200 ЦК України) [227].

Специфіка нарахування загальної суми сукупного розміру відшкодування полягає у тому, що вона не може бути зменшена навіть у випадку, коли завданню смерті сприяла вина потерпілого (ч. 3 ст. 1193 ЦК України) [227]. І лише залежно від матеріального становища потерпілого суд може зменшити розмір відшкодування шкоди, що завдана фізичною особою (ч. 4 ст. 1193 ЦК України). Однак зменшення недопустиме, якщо шкоду завдано вчиненням злочину [228, с. 1102].

На особу, відповідальну за завдання смерті потерпілому, покладається також обов'язок відшкодувати витрати на поховання та на спорудження надгробного пам'ятника (ст. 1201 ЦК України) [227]. При цьому витрати на виготовлення пам'ятників і огорож визначаються виходячи з їх фактичної вартості, але не вище граничної вартості стандартних пам'ятників і огорож у конкретній місцевості. Відшкодування цих витрат здійснюється особі, яка фактично такі витрати понесла, незалежно від того, чи мають вони право на відшкодування шкоди у зв'язку зі смертю годувальника (п. 24 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.) [155].

Відповідно до ст. 1167 ЦК України [227] відшкодуванню підлягає моральна шкода, завдана внаслідок взаємодії ТЗ.

За радянських часів не допускалася можливість грошової компенсації моральної шкоди. На думку В. Ф. Маслова, у сфері відшкодування моральної шкоди проявляється класова природа, експлуатаційна сутність буржуазного права, тому це вважалося аморальним [115, с. 10]. Науковець навіть наводив позицію дореволюційного юриста Г. Ф. Шершеневича, який вважав, що гроші не можуть компенсувати жодні душевні страждання людини [235, с. 521–522].

Сьогодні не виникає жодних сумнів як у науковців, так і в практиків щодо правильності відшкодування моральної шкоди. У ч. 1 ст. 23 ЦК України [227] закріплюється право особи на відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок порушення її права. А у ч. 1 ст. 1167 ЦК України [227] закріплюється обов'язок особи, яка завдала моральної шкоди, її відшкодувати.

Законодавець розкриває сутність моральної шкоди у чотирьох аспектах: 1) фізичному болю та стражданнях фізичної особи у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я; 2) душевних стражданнях фізичної особи у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів; 3) душевних стражданнях фізичної особи у зв'язку із знищенням чи пошкодженням її майна; 4) приниженні честі та гідності фізичної особи, ділової репутації фізичної або юридичної особи (ч. 2 ст. 23 ЦК України) [227].

Вищезазначена позиція законодавця одержала низку критичних зауважень серед науковців. Зокрема Т. С. Ківалова, вбачає недолік у вказаній нормі у тому, що в ній наведено вичерпний перелік випадків вираження моральної шкоди, який поширювальному тлумаченню не підлягає [86, с. 173]. С. І. Шимон вважає законодавчу позицію щодо деталізації змісту моральної шкоди зайвою, оскільки «зміст пункту другого охоплює викладене в пунктах першому, третьому та четвертому, тому достатньо було б зазначити, що моральна шкода полягає в душевних чи фізичних стражданнях, які особа перетерпіла у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої чи щодо членів її сім'ї та близьких родичів» [236, с. 49]. На думку І. П. Майстра, «має місце змішання змісту моральної шкоди та способів її завдання. Зокрема фізичний біль і приниження честі, гідності, ділової репутації становлять не зміст моральної шкоди, а саме способи її завдання» [108, с. 41].

На нашу думку, визначення поняття моральної шкоди, що дається у ст. 23 ЦК України [227], заслуговує на увагу з таких причин: по-перше, називаються способи (процес) завдання моральної шкоди; по-друге, вказується на негативні наслідки для потерпілого; по-третє, робиться акцент на стражданнях фізичної особи, що завдаються внаслідок фізичного болю, протиправної поведінки інших осіб.

Слід зазначити, що деякі науковці розглядають моральну шкоду через страждання фізичної особи [68, с. 27, 29; 113, с. 33; 131, с. 52–53]. Зокрема В. П. Паліюк пише: «Визначення змісту моральної (немайнової) шкоди через поняття «страждань» означає, що дії особи, яка завдала цю шкоду, повинні знайти своє відображення у свідомості потерпілого, які миттєво оцінюються свідомістю і

викликають певну психічну реакцію. При цьому несприятливі зміни в охоронюваних законом благах визначаються у свідомості людини у формі негативних відчуттів (фізичних страждань) або переживань (душевних страждань), внаслідок чого продовження звичайної буденної поведінки та колишнього способу життя стає неможливим» [196, с. 101].

У юридичній літературі зустрічаються протилежні міркування щодо значення страждання фізичної особи як способу (процесу) завдання моральної шкоди, а не як її змісту. На думку А. І. Загорулька, під моральною шкодою, завданою фізичній або юридичній особі, слід розуміти втрати немайнового характеру, що виникають внаслідок моральних, фізичних або психічних страждань, або порушення звичного для особи душевного стану, способу життя, нормальних життєвих зв'язків, приниження честі, гідності, престижу або ділової репутації, завданих порушенням прав особи іншою особою (особами) [73, с. 106]. Таким чином, науковець визначає поняття «моральна шкода» через втрати немайнового характеру.

Подібні міркування висловлює й Р. О. Стефанчук, який вважає, що «моральною шкодою є негативні наслідки немайнового характеру, які заподіяні фізичній особі внаслідок завданих їй фізичних, психічних та моральних страждань, що пов'язані із порушенням її прав чи охоронюваних законом інтересів, або загрозою вчинення такої поведінки» [199, с. 221]. Тобто в основу свого визначення науковець ставить «не страждання як певний процес, що не піддається оцінці, а негативні наслідки немайнового характеру, що спричинені вказаними стражданнями, що за своєю сутністю і є моральною шкодою» [199, с. 220].

О. О. Отраднава також прийшла до висновку, що «моральною шкодою є певні негативні наслідки для внутрішньої, психічної сфери людини, її відчуттів, самопочуття, ментального здоров'я, що полягають у відсутності емоційного благополуччя та (або) наявності психічного розладу» [129, с. 111].

На думку В. Д. Примака, «змістом моральної шкоди доцільно вважати немайнові наслідки порушення суб'єктивного цивільного права потерпілої сторони, що підлягають компенсації» [149, с. 253]. При цьому науковець вважає, що формами втілення моральної шкоди є і страждання, і їх комунікативні, поведінкові

наслідки, погіршення якості життя в цілому. А наслідки страждань є доказами завдання моральної шкоди та водночас критеріями визначення розміру її відшкодування [149, с. 242].

При цьому прихильники вищезазначеної позиції відносять душевні страждання фізичної особи до ознак моральної шкоди. Як зазначає І. П. Майстер, «завдання фізичній особі страждань означає, що протиправна поведінка правопорушника обов'язково повинна спричинити появу негативної психічної реакції у фізичної особи. Водночас для того, щоб відреагувати на психогенний вплив людина повинна, насамперед, усвідомити сутність самої події, зрозуміти її наслідки. Усвідомлення інформації про протиправне порушення того чи іншого блага перешкоджає нормальному біологічному функціонуванню людини і спричиняє у неї психічний дискомфорт. Тобто душевні страждання – це психічна реакція людини на протиправну поведінку щодо неї чи членів її сім'ї» [108, с. 49].

Не погоджується із вищезазначеною позицією Т. С. Ківалова, яка вважає, що «страждання слід розглядати не як ознаку, а як зовнішнє вираження моральної шкоди, яке дозволяє об'єктивувати її, перетворити з явищ особистого характеру, тісно пов'язаного з внутрішнім світом людини, на соціально-правовий феномен» [86, с. 172].

На нашу думку, моральна шкода володіє ознаками, що були узагальнені та виділені І. П. Майстром: «моральна шкода – це самостійна шкода, що може бути завдана поряд із майновою шкодою або без неї; немайнова шкода, оскільки внаслідок її завдання страждає немайнова сфера фізичної особи – психічне здоров'я; може виникати внаслідок порушення майнових або особистих немайнових прав і благ особи; є похідною від майнової шкоди та первісною у разі приниження честі, гідності та ділової репутації; виявляється через душевні страждання фізичної особи; моральну шкоду породжують лише істотні душевні страждання фізичної особи, а не будь-яке хвилювання чи звичайна неприємність, що не спричиняє істотного впливу на життя, діяльність і поведінку людини; компенсація моральної шкоди має майновий характер» [108, с. 53].

Окремі дослідники деліктних зобов'язань у сфері відшкодування шкоди, завданої ДПН, зробили спробу виділити особливості шкоди. Так, на думку В. М. Болдінова, шкода, завдана ДПН, володіє такими особливостями: а) низька ступінь завдання шкоди поведінкою (суб'єктивним ставленням) володільця ДПН; б) підвищений розмір шкоди, ніж в інших деліктах. Перша особливість впливає з характеру завданого механізму: шкода завдається в результаті здійснення діяльності з використанням об'єктів, що не можуть перебувати під повним контролем людини, а також пов'язана з підвищеною шкідливістю ДПН і поширенням їх використання, що обумовлює можливість завдання шкоди значній кількості потерпілих [21, с. 73].

Повністю підтримати науковця у виділених особливостях шкоди, завданої ДПН, не можна. Суб'єктивне ставлення володільця ДПН не характеризують шкоду, яка є наслідком діяльності ДПН. По-перше, суб'єктивне ставлення становить самостійну умову виникнення деліктного зобов'язання із завдання шкоди внаслідок взаємодії ДПН, якщо шкода завдається самим джерелом. По-друге, форма та ступінь вини володільців ДПН впливає на розмір відшкодування шкоди, завданої самим джерелом. Крім того, твердження про підвищений розмір шкоди є безпідставним, оскільки шкода, завдана іншими деліктами, також може бути істотною за розміром.

Вищезазначене дозволяє виділити такі особливості шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ:

1) розмір відшкодування залежить від форми та ступеня вини осіб, які управляли транспортним засобом-джерелом підвищеної небезпеки, діяльністю якого було завдано шкоди володільцям транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки;

2) розмір відшкодування може бути збільшено в разі зростання вартості майна та робіт за умови відсутності вини потерпілого у зволіканні проведення ремонту;

3) для окремих випадків законом встановлені межі відшкодування шкоди (наприклад, у разі зіткнення морських суден);

4) у разі недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування шкоди обов'язок сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і

страховим відшкодуванням покладається на особу, яка застрахувала свою цивільну відповідальність.

2.2. Діяльність особи, пов'язана із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди полягає в тому, що обов'язковою умовою їх виникнення є завдання шкоди. Як зазначав А. І. Загорулько, «тільки в цьому випадку, а не в будь-якому іншому випадку настає деліктна відповідальність за завдання шкоди» [73, с. 29].

Законодавець пов'язує виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди як з протиправним, так і правомірним характером такого завдання шкоди. Так, у ст. ст. 1166, 1167 ЦК України [227] вказується, що обов'язковим елементом умов виникнення цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду є протиправність поведінки особи. Водночас шкода може бути завдана правомірною дією особи, яка спричинила порушення суб'єктивного права потерпілого (наприклад, при застосуванні заходів самозахисту, завданні шкоди у стані крайньої необхідності (ст. ст. 1169, 1171 ЦК України) [227]), що не породжує виникнення цивільно-правової відповідальності.

Таким чином, умовами виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди може бути протиправна поведінка завдавача шкоди (спричиняє виникнення цивільно-правової відповідальності для правопорушника) та правомірна поведінка завдавача шкоди (спричиняє можливість застосування такого способу захисту, як пред'явлення вимоги про відшкодування шкоди).

Розглянемо, насамперед, особливості протиправного завдання шкоди. У юридичній літературі існує декілька позицій щодо розуміння протиправності.

Однією із перших з'явилася позиція щодо визначення протиправності через порушення лише норм об'єктивного права (М. М. Агарков [36, с. 319], Б. С. Антімонов [10, с. 117], Ю. Х. Калмиков [84, с. 9], А. М. Савицька [180, с. 15] та

ін.). Зокрема, на думку А. М. Савицької, вказівка на порушення чужого суб'єктивного права в понятті протиправності зайва [180, с. 15].

Інші вчені розкривали протиправність через порушення норм об'єктивного права та суб'єктивного права конкретної особи. Так, Г. Ф. Шершеневич визначав цивільне правопорушення, як недозволену дію, тобто дію, заборонену об'єктивним правом. Тому будь-яка дія, яка є лише здійсненням права та не виходить за межі, встановлені законом для суб'єктивного права, не є правопорушенням, незважаючи на завдання шкоди іншою особою [235, с. 508]. При цьому науковець стверджував, що недостатньо вчинити незаконну дію, яка завдає майнової шкоди, необхідним є порушення суб'єктивного права [235, с. 509].

Подібні міркування висловлював і В. І. Кофман, який стверджував, що норма права порушується не інакше, як через порушення конкретного правовідношення, тобто закріплених за його учасниками суб'єктивних прав [94, с. 67–68]. Саме вказівка на порушення суб'єктивного права є показником того, в якій частині повинна бути порушена норма для визнання дії протиправною [94, с. 68]. Тому, на думку науковця, протиправність слід визначати через одночасне порушення протиправною дією як норм об'єктивного права, так і конкретних суб'єктивних прав, що надасть: а) такому поняттю достатньої конкретності; б) акцентує увагу на те, що правова норма порушується при порушенні конкретного суспільного відношення; в) надасть можливість врахувати важливість цього порушення, зобов'язуючи до відповіді на питання, яке ж суб'єктивне право порушено [94, с. 68].

Вищезазначена позиція набула поширення серед науковців [73, с. 29; 84, с. 10; 85, с. 227–231]. Так, Ю. Х. Калмиков цивільну протиправність визначає як порушення норми об'єктивного права через порушення суб'єктивного права особи в конкретному правовідношенні [84, с. 10]. Ю. К. Толстой розкриває протиправність як умову настання відповідальності за завдання шкоди, під якою розуміє порушення чужого суб'єктивного права без належного на це уповноваження [37, с. 708]. На думку А. І. Загорулька, для виникнення деліктного зобов'язання порушення правової норми повинно супроводжуватися й порушенням конкретного суб'єктивного цивільного права фізичної і юридичної особи [73, с. 29].

На думку С.Д.Гринько, у визначенні цивільної протиправності слід враховувати такі рівнозначні умови: 1) порушення суб'єктивного права особи; 2) порушення норми об'єктивного права; 3) вказівку на послідовність зв'язку такого порушення – порушення норми об'єктивного права через порушення норми суб'єктивного права; 4) відсутність уповноваження на це [55, с. 510]. Відповідно науковець визначає протиправність як діяння, що спричинило порушення норми цивільного права через порушення суб'єктивного права особи, якщо особа не була уповноважена на це [55, с. 510].

На нашу думку, більш правильною є позиція науковців, які визначають протиправність як порушення норм об'єктивного права та суб'єктивного права конкретної особи. Це зумовлено тим, що трапляються випадки, коли мають місце порушення норм об'єктивного права, що не спричинило порушення суб'єктивного права. Наприклад, громадянин порушив ПДР, однак при цьому ніхто не зазнав шкоди. Водночас навіть уявити ситуацію про відсутність шкідливого наслідку внаслідок зіткнення ТЗ досить таки складно.

Незважаючи на чітку законодавчу позицію щодо характеру завдання шкоди, в юридичній літературі тривають дискусії щодо характеру завдання шкоди ТЗ: протиправне чи правомірне.

З точки зору оцінки характеру дії, В. К. Райхер поділяє дії, що завдають шкоду, на три групи: а) заборонені законом (протиправні, неправомірні); б) дії, на завдання шкоди якими закон дає дозвіл, «управомочує»; в) не заборонені та не дозволені дії, які закон не забороняє, а й не дозволяє (не «управомочує») завдавати ними шкоди [173, с. 57]. Вищезазначений поділ отримав критичні зауваження серед окремих науковців, оскільки такий поділ не можна застосовувати для усіх випадків завдання шкоди.

На думку М. І. Коняєва, відповідальність володільця ДПН настає за наявності лише протиправної дії або бездіяльності завдавала [93, с. 6]. Подібні міркування висловлює В. М. Болдінов, який зазначає, що «будь-яка поведінка, що завдає шкоду, є протиправною, тому не може йти мова про протиправність як умову відповідальності за завдання шкоди (наявність якої слід встановлювати). Це

стосується і відповідальності за завдання шкоди ДПН» [21, с. 87]. При цьому науковець не допускає ніяких винятків із цього правила.

Така позиція є спірною, оскільки в разі завдання шкоди правомірними діями ДПН цивільно-правова відповідальність не настає, а обов'язок відшкодувати шкоду виникає не в усіх випадках її завдання.

Слід зазначити, що в юридичній літературі висловлювалася думка про те, що протиправність дій володільців ДПН не є обов'язковою умовою виникнення обов'язку відшкодувати шкоду, оскільки вони відповідають в усіх випадках, незалежно від того, діяв він протиправно чи не порушував будь-яких норм і правил [174, с. 54–62; 211, с. 147; 242, с. 34].

На думку В. К. Райхера, протиправність дії завдавача шкоди не є необхідною умовою відповідальності, оскільки, окрім причинного зв'язку дії зі шкодою та вини завдавача шкоди, ніякого іншого порушення норми або принципу права не вимагається для відшкодування шкоди потерпілому [173, с. 58]. Це зумовлено тим, як стверджує науковець, що винне завдання шкоди вже становить протиправну (неправомірну) поведінку [173, с. 58]. Таким чином, він ототожнює протиправність із виною у поведінці завдавача шкоди. Водночас В. К. Райхер допускає виникнення зобов'язань із відшкодування за умови протиправності завдання шкоди шляхом бездіяльності [173, с. 60]. На його думку, вказівка на протиправну бездіяльність необхідна тому, що у сфері адміністративного управління вимагається особлива службова активність. Відповідно неприйняття необхідних заходів може спричинити негативні наслідки, зокрема завдання шкоди [173, с. 60].

На подвійні засади побудови норми про відшкодування шкоди, завданої ДПН, вказував П. Р. Стависький. На його думку, якщо шкоди завдано винно, то її відшкодування має характер відповідальності; при суб'єктивно випадковому завданні шкоди відповідальність відсутня, а обов'язок відшкодування ґрунтується на інших принципах [197, с. 73]. Подібні міркування висловлювали також О. О. Красавчіков, В. О. Рахмілович, М. С. Малєїн [98, с. 151; 175, с. 14; 111, с. 34]. При цьому П. Р. Стависький вважав, що володілець ДПН зобов'язаний відшкодувати шкоду незалежно від того, діяв він (володілець) правомірно чи ні.

Вказівка не неправомірність дій завдавача шкоди у деліктних зобов'язаннях як умова виникнення таких зобов'язань означає характер дій, якими завдано збиток, а не наслідок цих дій. Тому слід враховувати характер дій володільця джерела, а не наслідки цих дій [197, с. 73]. На підставі вищезазначеного науковець зробив висновок про те, що обов'язок відшкодувати шкоду не становить захід цивільно-правової відповідальності, оскільки він виникає незалежно від вини та неправомірності дій володільця [197, с. 73].

Із вищезазначеними позиціями важко погодитися, оскільки в них змішуються об'єктивний момент із суб'єктивним, тобто протиправність і вина. Як зазначає М. А. Ойгензіхт, вони органічно пов'язані, сама по собі протиправність безпредметна, але водночас протиправність – це об'єктивна реальність, що існує незалежно від усвідомлення та передбачення [128, с. 68]. Тому науковець правильно не погоджується з тим, що протиправна поведінка стає правопорушенням лише тоді, коли вона допущена винно, коли суб'єкт діяв не лише протиправно, але й з умислом або необережно [128, с. 69]. Він наводить приклад завдання шкоди недієздатними і малолітніми, які можуть вчиняти протиправні дії, однак які не будуть правопорушенням, оскільки їх вчинено без вини, без усвідомлення свого проступку та його результату, оскільки такі особи не можуть розуміти значення своїх дій [128, с. 69].

Слід зазначити, що така тривала дискусія щодо протиправності та вини як умов виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди породжена, як зазначає С. Д. Гринько, «історією розвитку правової категорії «протиправності завдання шкоди» та рецепцією основних ідей інших національних правових систем. Так, французька цивільно-правова доктрина не проводить чіткої межі між «протиправністю» і «виною», тому ці поняття злилися в єдине поняття «вини» (*«faute»*) [53, с. 85].

Цікавою є позиція М. І. Коняєва, який розмежовує протиправність та неправомірність завдання шкоди. Так, протиправність він розглядає як ознаку правопорушення, що має місце у разі винного завдання шкоди. Тобто якщо має місце вина завдавача шкоди, то таке завдання шкоди є протиправним і спричиняє

застосування заходів цивільно-правової відповідальності. Водночас у разі завдання шкоди випадково мова йде про неправомірне діяння, що не підпадає під ознаки правопорушення. При цьому науковець прийшов до висновку, що обов'язок відшкодувати шкоду, завдану ДПН, виникає в його володільця незалежно від його вини [93, с. 8]. На нашу думку, науковець не переконливо розмежовує поняття «протиправність» та «неправомірність», які пов'язує із виною завдавача шкоди. Вважаємо ці поняття тотожними за своїм змістом та правовим значенням, оскільки як протиправність, так і неправомірність означають порушення норм права: діяти проти права та діяти не за правом, – відповідно означає діяти проти права.

У юридичній літературі зустрічається термін «об'єктивно-протиправні дії», до яких відносять такі дії, які суперечать правовій нормі, але вчинені без вини порушника. Зокрема такими діями деякі науковці вважають завдання шкоди ДПН за відсутності вини його володільця. На думку М. А. Ойгензіхта, твердження про можливість застосування відповідальності лише за об'єктивною підставою безпідставна з таких міркувань: по-перше, протиправність завжди об'єктивна; по-друге, завдання шкоди особами, які експлуатували ДПН, неправомірно, оскільки воно суперечить правовій нормі, яка при вирішенні питання про відповідальність байдужа в цьому випадку навіть до вини завдавача [128, с. 69]. На думку науковця, справедливим є твердження О. С. Іоффе, що поведінка завдавача шкоди є протиправною, оскільки навіть за відсутності вини зберігається об'єктивна можливість попередження завдання шкоди [128, с. 69].

Відповідальність незалежно від вини, на думку М. А. Ойгензіхта, означає, що відповідальність настає незалежно від суб'єктивної сторони – від психічного ставлення суб'єкта до своїх дій та їх результату. Водночас дії та їх наслідок можуть перебувати у сфері усвідомлення та волі суб'єкта, а його поведінка залишатися невинною та не містити ознак «випадку». Це – категорія «ризик». При поєднанні об'єктивної умови – протиправності та суб'єктивної умови – вини або ризику, за наявності фактичних збитків і причинного зв'язку між дією результатом настає цивільно-правова відповідальність [128, с. 70]. Таким чином, науковець розглядає ризик поряд із виною як суб'єктивну умову цивільно-правової відповідальності.

Подібні міркування висловлює й С. С. Алексєєв, який прийшов до висновку, що «із суто практичних міркувань неможливо сьогодні обмежити поняття відповідальності лише випадками правопорушень, пов'язаних із громадським осудом правопорушника, тобто пов'язаних із виною правопорушника» [12, с. 194].

На нашу думку, обов'язок відшкодувати шкоду становить захід цивільно-правової відповідальності лише за умови її завдання протиправною діяльністю ТЗ. При цьому протиправний характер завдання шкоди залежить не від наявності вини володільця ТЗ, а від факту порушення суб'єктивного права потерпілої особи та норм об'єктивного права.

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягає у формах виявлення завдання шкоди.

За загальними правилами ст. 1166 і ст. 1167 ЦК України [227] шкода може бути завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю. Вважаємо такі три форми виявлення завдання шкоди цілком виправданими.

Шкода може бути наслідком як активної поведінки – дії її завдавача (цілеспрямований та вольовий рух зовні) [73, с. 29], так і пасивної його поведінки – бездіяльності (цілеспрямоване та вольове утримання від певного руху) [73, с. 29]. Водночас не будь-яка бездіяльність має протиправний характер. На думку А. І. Загорулька, бездіяльність не можна зводити до простої пасивності суб'єкта цивільного права. У юридичному розумінні воно означає нездійснення конкретної дії, тобто такої дії, яка приписувалася цьому суб'єкту, становила для нього обов'язок. Для виникнення деліктного зобов'язання в цьому випадку необхідно, щоб бездіяльність призвела до порушення абсолютного цивільного права відповідної особи» [73, с. 29]. Таким чином, науковець приходить до висновку, що бездіяльність поведінки людини, з юридичної точки зору, принципово не відрізняється від дії: як те, так й інше супроводжується вольовою поведінкою особи, може викликати протиправний результат [73, с. 30]. Вважаємо, що вчений має рацію. Основна відмінність між дією і бездіяльністю – формах виявлення волі завдавача шкоди. Однак бездіяльність є більш складною правовою категорією, оскільки набуває протиправного характеру лише за таких умов: 1) наявність у особи

обов'язку здійснити певні позитивні дії, що може виникати з прямої вказівки закону, договору, службових відносин, а також випадків, створених самою особою; 2) можливість здійснити їх; 3) відсутність таких дій [55, с. 543].

Водночас трапляються випадки завдання шкоди внаслідок прийняття неправомірних рішень, які можуть прийматися прямим способом (наприклад, прийняття законів, видання наказів тощо), так і шляхом мовчання. Тому виділення ще однієї форми виявлення протиправного завдання шкоди є правильним.

Вищезазначені форми протиправної поведінки завдавача шкоди характерні для більшості випадків її завдання. Винятком із цього правила є завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ, оскільки шкода може бути завдана лише в одній формі – дії. Це зумовлено такими обставинами: по-перше, транспортні засоби породжують завдання шкоди в їх використанні у діяльності людини; по-друге, транспортні засоби повинні перебувати у русі; по-третє, шкода завдається внаслідок «взаємодії» транспортних засобів, тобто за наявності сукупності взаємопов'язаних між собою дій декількох транспортних засобів, що спричинили настання юридично значимих наслідків.

Поняття «дія» асоціюється із категоріями руху (зміною, взаємодією тощо). Саме в дії чи в системі дій (діяльності) проявляється людська активність. Дія як елемент соціальної активності, характеризується певною цілеспрямованістю [172, с. 20]. Особливість діяльності особи, пов'язаної із ТЗ полягає в тому, що юридично значима дія може виявлятися двома способами, а саме шляхом: 1) зовнішнього виявлення волі особи, коли ТЗ виступає засобом виявлення зовні волі людини; 2) без зовнішнього виявлення волі особи, тобто рух транспорту мимоволі людини.

Наступна особливість зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягає в тому, що така діяльність особи може мати як протиправний, так правомірний характер. При цьому діє презумпція протиправності, тобто будь-яке завдання шкоди припускається протиправним, якщо не буде доведено, що її завдавач був уповноважений на її завдання [73, с. 30].

У юридичній літературі до умов, що виключають протиправність завдання шкоди, належать такі: виконання обов'язку; здійснення права; стан необхідної оборони; стан крайньої необхідності; згода потерпілого [211, с. 44].

Таким чином, у вищеназваних випадках мова йде про завдання шкоди правомірними діями. У юридичній літературі зазначається, що правомірною вважається така дія: 1) соціально-корисна; 2) масова; 3) має вольовий характер, що виявляється ззовні; 4) передбачена (регламентована) правом або ним не заборонена; 5) відповідає правовим приписам; 6) спричиняє або може спричинити юридично значимі наслідки; 7) забезпечується підтримкою держави [172, с. 10].

Відповідно до ЦК України шкода, завдана правомірними діями, підлягає відшкодуванню у таких випадках: 1) у разі здійснення особою права на самозахист шкода була завдана не особі, яка вчинила протиправну дію щодо неї, а іншій особі (ч. 2 ст. 1169) [227]; 2) у разі завдання шкоди у стані крайньої необхідності (ст. 1171 ЦК України) [227]. Розглянемо більш детально особливості правомірного характеру таких випадків завдання шкоди.

Виконання окремих обов'язків, що впливають із посадового (службового) становища деяких осіб, інколи пов'язано із завданням шкоди. При цьому таке завдання шкоди завжди спрямоване на усунення більшої небезпеки або вимагає знецінення якогось блага для виконання поставленого перед посадовою чи службовою особою завдання. Так, працівники поліції діють для забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини, протидії злочинності (ст. 2 Закону України «Про Національну поліцію») [158]. Наприклад, працівники поліції навмисно спричинили зіткнення із транспортним засобом, за кермом якого перебував небезпечний злочинець, який відмовлявся на їх вимогу зупинити ТЗ та намагався перешкодити своєму затриманню. У такому випадку майнова шкода була завдана працівниками поліції при виконанні своїх обов'язків. При цьому таке завдання шкоди при виконанні обов'язків буде правомірним лише тому, що її було завдано у стані крайньої необхідності.

Водночас не можна вважати правомірним завдання шкоди працівниками поліції, як і службовцями інших силових структурних підрозділів, при

повсякденному виконанні ними посадових обов'язків, які вони здійснюють, зокрема при управлінні службовими транспортними засобами. Як зазначає адвокат Д. Сакалюк, «у поліцейських такі самі права й обов'язки, як і в інших учасників дорожньо-транспортної пригоди, і вони жодної переваги не мають» [13]. І така думка є слушною. Поліцейські при управлінні службовими транспортними засобами мають перевагу лише в русі та лише за умови, що вони ввімкнули червоне, синє світло і сирену. Якщо патрульна машина поліції стала учасником дорожньо-транспортної пригоди, то, незважаючи на завдання шкоди при виконанні поліцейськими посадових обов'язків, таке завдання шкоди буде мати протиправний характер. Відповідно застосовуються загальні правила про відшкодування шкоди, завданої ДПН (ст. ст. 1186, 1187 ЦК України) [227]. Обов'язок відшкодувати таку шкоду виникає у держави відповідно до п. 3 ст. 19 Закону України «Про Національну поліцію» [158], хоча позов про відшкодування шкоди подається до управління патрульної поліції.

Подібним чином вирішується питання про характер завдання шкоди за участю автомобілів швидкої допомоги, які також мають лише перевагу в русі. Щодо інших моментів, вони є звичайними учасниками дорожнього руху. Наприклад, у Примірному положенні про водія виїзної бригади станції екстреної (швидкої) медичної допомоги від 29 серпня 2008 р. № 500 встановлено, що водій повинен за вказівкою керівника бригади користуватися спеціальними звуковими та світловими сигналами одночасно за умови повного забезпечення безпеки дорожнього руху (п. 3.8) [147]. При цьому він має право зупинити автомобіль при виникненні загрози щодо безпеки руху (п. 5.2) [147]. Водій швидкої допомоги є повноцінним учасником дорожнього руху, хоча перебуває при виконанні своїх посадових обов'язків, тому він несе адміністративну відповідальність за виконання правил безпеки дорожнього руху (п. 6.2) [147]. Таким чином, завдання шкоди водієм швидкої допомоги при виконанні посадових обов'язків є правомірним лише за умови її завдання у стані крайньої необхідності, а в усіх інших випадках має протиправний характер.

Законодавець визначає поняття самозахисту як «застосування особою засобів протидії, які не заборонені законом та не суперечать моральним засадам

суспільства» (ч. 1 ст. 19 ЦК України) [227]. При цьому самозахистом визнаються дії, які особа вчиняє для захисту як свого цивільного права, так і права іншої особи від будь-яких протиправних посягань. Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди полягає в тому, що обов'язок відшкодувати шкоду виникає не для безпосереднього її завдавача, а для особи, яка вчинила протиправну дію щодо нього (ч. 2 ст. 1169 ЦК України) [227]. Таке правило застосовується за умови, що шкода, завдана способами самозахисту, які відповідають вимогам ст. 19 ЦК України. Зокрема самозахист має правомірний характер, якщо не були перевищені його межі (ч. 1 ст. 1169 ЦК України) [227]. Слід зазначити, що існує виняток із цього правила, який стосується випадків завдання шкоди працівниками поліції та інших силових структурних підрозділів. Як слушно пояснює таку ситуацію О. О. Лов'як, для працівників силових структур дії у стані самозахисту – передбачений нормативними актами обов'язок, тому межі самозахисту для таких осіб характеризується правовими та фактичними підставами застосування сили, взятими в сукупності [104, с. 40].

Крайня необхідність розкривається у ЦК України як «вчинення дій, спрямованих на усунення небезпеки, що загрожувала цивільним правам чи інтересам іншої фізичної або юридичної особи, якщо цю небезпеку за таких умов не можна було усунути іншими засобами» (ч. 1171) [227].

Специфіка зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності, також пов'язана із зобов'язаною особою. По-перше, обов'язок відшкодувати таку шкоду виникає в особи, яка її завдала, тобто вчинила таку правомірну дію. При цьому зобов'язана особа наділена правом пред'явити регресний позов до особи, в інтересах якої вона діяла (ч. 1 ст. 1171 ЦК України) [227]. У такому випадку для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди необхідні два юридичні факти: стан крайньої необхідності та завдання шкоди. Таким є загальне правило. По-друге, за рішенням суду, враховуючи обставини завдання шкоди, обов'язок відшкодувати шкоду може виникати для особи, в інтересах якої діяла особа (ч. 2 ст. 1171 ЦК України) [227]. Ця законодавча позиція зумовлена тим, що така особа є зацікавленою, оскільки вона потерпіла б шкоди,

якщо б хтось не усунув загрозу її завдання. Тому така позиція є повністю виправданою і справедливою. По-третє, суд своїм рішенням може зобов'язати відшкодувати шкоду її завдавача та особу, в інтересах якої він діяв. При цьому кожна з цих осіб буде відшкодовувати шкоду в певній частці, що визначається рішенням суду із врахуванням обставин її завдання. У другому та третьому випадках для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди вимагаються три юридичні факти: стан крайньої необхідності, завдання шкоди, рішення суду про покладення цього обов'язку.

Особливість стану крайньої необхідності полягає в тому, як зазначає Ю. К. Толстой, що має місце зіткнення інтересів, кожний з яких має соціальне значення і заслуговує на підтримку зі сторони закону. Особа, яка діяла у стані крайньої необхідності, заради рятування інтересу, який, на її думку, має більше соціальне значення, приносить у жертву менш значний інтерес. Тому, за загальним правилом, було б несправедливо пов'язані з цим негативні наслідки залишати на тій особі, чийми інтересами пожертвували [37, с. 709]. Подібні міркування висловлював і Ю. Х. Калмиков, який зазначав, що крайня необхідність виключає протиправність, однак залишати невідшкодованою шкоду, завдану в такому стані, було б несправедливим [84, с. 11].

Враховуючи конкуренцію інтересів завдавача і потерпілого, законодавець у цій ситуації виходить із принципу пріоритету захисту прав тієї та іншої особи. Визнаючи соціальну цінність збереженого блага завдавача (третьої особи) та порушеного блага потерпілого, він встановлює правила, що дозволяють потерпілому відновити своє майнове становище. Відповідно в цьому випадку позиція законодавця така: за потерпілим, який постраждав внаслідок завдання йому шкоди, визнається право, а на завдавача (третю особу) покладається обов'язок відшкодувати таку шкоду, оскільки внаслідок цього він уникнув більш серйозної небезпеки, яка загрожувала його інтересам.

Слід зазначити, що в разі завдання шкоди у стані крайньої необхідності, з однієї сторони, має місце завдання шкоди правомірними діями, а з іншої – протиправними. Така складна ситуація зумовлена тим, що завдавач шкоди

уповноважений на її завдання законом, тому не порушує норми об'єктивного права та його дії мають правомірний характер. Водночас своїми правомірними діями він порушує суб'єктивне право особи, яка внаслідок цього потерпіла шкоди [41, с. 376]. Подібні міркування висловлювали С. Е. Донцов і В. В. Глянцев: «Необхідністю захисту порушеного майнового становища потерпілого і власника майна пояснюється, як виняток, встановлення майнової відповідальності за шкоду, завдану у правомірному стані – крайньої необхідності, що виключає, як відомо, кримінальну відповідальність. Правомірною є лише поведінка особи, яка діяла в інтересах особи, якій загрожує небезпека, однак таку поведінку не можна вважати правомірною стосовно власника майна, яке пошкоджено або знищено для усунення небезпеки» [64, с. 301].

Таким чином, правомірна поведінка завдавача шкоди може мати різну оцінку, залежно від того, хто її здійснює. Якщо в зобов'язаннях внаслідок завдання шкоди у стані крайньої необхідності дії завдавача шкоди оцінювалися суспільством або самим завдавачем шкоди, то вони, безумовно, будуть вважатися правомірними, оскільки спрямовані на позитивний наслідок. Якщо ж таку оцінку буде здійснювати особа, яка потерпіла шкоду, то наслідок буде зворотним.

На нашу думку, завдання шкоди у стані крайньої необхідності є правомірним, оскільки внаслідок цього виникають цивільні правовідношення, які спрямовані на виконання позитивних приписів закону. Крім того, завдання шкоди у стані крайньої необхідності є не лише правомірним, а й суспільно – корисним [112, с. 25].

Слід зазначити, що сама небезпека як явище виникнути не може, поки не з'явиться джерело її породження. До джерел такої небезпеки у стані крайньої необхідності М. С. Малєїн відніс протиправне посягання будь-якої особи на права та інтереси, що охороняються законом, стихійні явища, несправності машин і механізмів, напад тварин і особливий стан організму людини [112, с. 24]. Запропонований науковцем перелік не можна вважати вичерпним, оскільки найбільша небезпека породжується, як правило, протиправною поведінкою людини, яка й створює ситуацію крайньої необхідності.

До прикладу можна навести ситуацію, коли водій ТЗ для того, щоб уникнути зіткнення з іншим ТЗ, водій якого допустив виїзд на зустрічну смугу руху, свідомо змінює напрямок руху і зіштовхується з третім транспортним засобом, який знаходився на узбіччі. У такому випадку джерелом небезпеки слід вважати не ТЗ як ДПН, а протиправну поведінку володільця цього ТЗ, що виявилася в порушенні ПДР.

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності, полягає в тому, що потерпілому відшкодовується лише майнова шкода. При цьому потерпілий немає права вимагати відшкодування моральної шкоди. Це зумовлено тим, що відповідно до ст. 1167 ЦК України [227] моральна шкода відшкодовується за умови її завдання протиправною поведінкою завдавача. Дії у стані крайньої необхідності є суспільно корисними і правомірними, тому недоцільно покладати відшкодування моральної шкоди на такого завдавача шкоди. Таке обмеження необхідне для стимулювання суспільно корисних дій та уникнення надзвичайно тяжких наслідків для особи, яка правомірно діяла.

Розглянемо іншу ситуацію. Для того, щоб уникнути наїзду на пішохода, який переходив дорогу на червоний сигнал світлофора, водій ТЗ був змушений здійснити виїзд на зустрічну смугу, що спричинило зіткнення кількох ТЗ, внаслідок чого постраждали їх пасажери та самі ТЗ. У цій ситуації пішохід створив аварійну обстановку, тобто ситуацію крайньої необхідності. Тому водій одного ТЗ, з метою усунення небезпеки для життя і здоров'я пішохода, допустив зіткнення з іншим транспортним засобом, не передбачаючи тяжкості таких наслідків, які в цьому випадку настали. Внаслідок цього виникли зобов'язання із відшкодування шкоди у стані крайньої необхідності. Тому справедливим буде за рішенням суду покласти обов'язок відшкодувати шкоду лише на пішохода.

Потерпілим у цій ситуації є володільць і пасажери ТЗ, з яким було допущено зіткнення. Водій ТЗ, який допустив зіткнення, для того, щоб уникнути наїзду на пішохода, є завдавачем шкоди. Пішохід, який переходив дорогу на червоний сигнал світлофора, є третьою особою, щодо якої була усунена небезпека для життя і здоров'я.

Вчиняючи рятувальні дії, водію ТЗ також могла бути завдана шкода внаслідок зіткнення із зустрічним ТЗ. Якщо розглядати таку ситуацію в межах зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності, де він виступає завдавачем шкоди (боржником, хоча суд і звільнив його від цього обов'язку), то він позбавлений права вимагати від пішохода відшкодування завданої шкоди, яку він поніс внаслідок здійснення рятувальних дій щодо нього. Таке відшкодування він має право вимагати від пішохода в межах іншого зобов'язання – рятування здоров'я та життя фізичної особи, майна фізичної або юридичної особи (глава 80 ЦК України) [227]. Такі зобов'язання С. Д. Шапошніков справедливо називає «зобов'язаннями, що виникають внаслідок відвернення шкоди», оскільки підставою їхнього виникнення є свідомі правомірні дії особи, яка без відповідних повноважень рятує життя, здоров'я, майно іншої особи» [231, с. 12].

Особливість зобов'язань внаслідок рятування здоров'я та життя фізичної особи полягає в тому, що обов'язок відшкодувати шкоду, завдану водію ТЗ, який вчинив рятувальні дії, покладається не на пішохода, а на державу (ст. 1161 ЦК України) [227]. Таким чином, до такого складного ланцюга подій, пов'язаних із відшкодуванням шкоди, буде включена держава як зобов'язана особа.

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про те, що у випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ у стані крайньої необхідності, коли завдавач шкоди діє виключно в інтересах третьої особи (пішохода) і сам потерпів шкоди, виникають два самостійні зобов'язання. Одне з них – зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності, суб'єктами якого виступають зі сторони боржника особа, в інтересах якої діяв завдавач шкоди, а зі сторони кредитора – потерпілий. Іншим є зобов'язання із рятування здоров'я та життя фізичної особи, де кредитором виступає завдавач шкоди, а боржником – держава.

У юридичній літературі тривають дискусії щодо можливості одночасного застосування норми про відшкодування шкоди, завданої ДПН (ст. ст. 1187, 1188 ЦК України) [227], та норми про відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності (ст. 1171 ЦК України) [227].

На думку А. М. Белякової, Л. А. Майданика, Н. Ю. Сергєєвої, В. О. Тархова, норми про крайню необхідність слід застосовувати одночасно при застосуванні норм про ДПН [18, с. 131–132; 107, с. 59, 88; 203, с. 63].

Протилежну викладеній займає позицію К. Б. Ярошенко, яка вважає, що в разі завдання шкоди ДПН слід застосовувати норми лише про відповідальність за шкоду, завдану ДПН, оскільки відсутність протиправності в поведінці володільця ДПН не звільняє його від відшкодування шкоди, а відповідальність за завдання шкоди ДПН настає за наявності шкоди та причинного зв'язку (протиправність не є умовою такої відповідальності) [242, с. 34–35]. На думку С. М. Джорбенадзе, якщо шкода завдана ДПН, слід застосовувати правила про ДПН, оскільки правила про крайню необхідність застосовуються лише при завданні правомірної шкоди [59, с. 75].

Подібну позицію зайняли Є. О. Харитонов та С. Д. Русу (Гринько), які, однак, обґрунтовують її іншим чином. На їхню думку, ст. 445 ЦК (ст. 1171 чинного ЦК України, – *примітка Ю. Л.*) передбачає загальні правила відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності. Оскільки ця норма є загальним правилом, а ст. 450 ЦК (ст. 1186 чинного ЦК України, – *примітка Ю. Л.*) передбачає конкретний випадок відшкодування шкоди, завданої правомірними діями, то в разі завдання шкоди у стані крайньої необхідності ДПН слід застосовувати ст. 450, а не ст. 445 ЦК. Суб'єктом зобов'язань щодо відшкодування є володілець ДПН. Ст. 445 ЦК не може застосовуватися при завданні шкоди у стані крайньої необхідності ДПН і з низки інших причин. Так, у ч. 1 цієї статті зазначено, що шкода, завдана у стані крайньої необхідності, повинна бути відшкодована особою, яка її завдала. Отже, зобов'язаним щодо відшкодування суб'єктом при завданні шкоди у стані крайньої необхідності водієм автомобіля, який належить організації, є не ця організація – володілець ДПН, а водій, який завдав шкоду. Очевидно, що така ситуація є неприпустима. Тому шкода, завдана водієм у стані крайньої необхідності, повинна відшкодовуватися за правилами ст. 450 ЦК володільцем ДПН, котрим завдана шкода [179, с. 75; 214, с. 77–78].

Проти одночасного застосування норм про ДПН та крайню необхідність виступає й О. П. Сергеев. Він вважає, що у разі завдання шкоди потерпілому особливими шкідливими властивостями ДПН, але у стані крайньої необхідності, повинна застосовуватися норма про крайню необхідність, а не про ДПН [37, с. 741]. Подібні міркування висловлював за радянських часів і О. О. Красавчиков, на думку якого уповноваженість володільця ДПН на вчинення певної конкретної дії виключає можливість покладення на нього відповідальності за правилами про ДПН [98, с. 168–169].

На нашу думку, більш правильною є позиція про одночасне застосування норм про крайню необхідність та ДПН. За таких обставин має місце завдання шкоди ДПН, однак не за звичайних умов, а у стані крайньої необхідності. А це, у свою чергу, зумовлює специфіку підстави виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди та встановлення зобов'язаних суб'єктів. По-перше, підставою виникнення зобов'язання є правомірне завдання шкоди ДПН, тому обов'язок відшкодувати шкоду становить спосіб захисту порушених прав та інтересів потерпілих осіб, а не захід цивільно-правової відповідальності. По-друге, має місце розмежування осіб – завдавача шкоди та боржника. По-третє, зобов'язані суб'єкти по відшкодуванню шкоди визначаються за правилами про крайню необхідність, однак обов'язок відшкодувати шкоду покладається на володільця ТЗ. У зв'язку із зазначеним, вважаємо, що застосовувати окремо норму про ДПН та норму про крайню необхідність не можна, оскільки вони доповнюють одна одну, містять умови для виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди.

Таким чином, завдання шкоди правомірними діями завжди вчиняється умисно. При цьому завдання шкоди не є головною метою для її завдавача, однак за конкретних обставин задовольнити більш важливі інтереси, з точки зору закону, можливо лише шляхом завдання шкоди, що є правомірним. Особа, яка правомірно завдає шкоду, діє навмисно, цілеспрямовано, свідомо, але не винно. Для більш повної характеристики зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої правомірною поведінкою, слід назвати їх ознаки, виділені О. С. Шевченком, які повністю відображають особливості таких зобов'язань:

1) з економічної точки зору, такі зобов'язання становлять правову форму по перерозподілу матеріальних благ (як правило, грошових сум);

2) з точки зору своєї юридичної природи, такі зобов'язання є правовою формою реалізації цивільно-правових заходів захисту порушених суб'єктивних прав;

3) особливість цивільно-правових заходів захисту, що реалізуються в межах цих зобов'язань, полягає в тому, що вони не впливають на особистість суб'єкта, зобов'язаного відшкодувати шкоду (зобов'язана особа вчиняє правомірні дії, позбавлені суспільної небезпеки, її поведінка невинна і не підлягає осудженню з боку суспільства);

4) основна та єдина функція таких зобов'язань полягає у відновленні майнового становища потерпілих;

5) підставою виникнення таких зобов'язань є факт завдання шкоди правомірними діями;

6) враховуючи характер завдання шкоди, можливості її відшкодування в тій чи іншій формі, відшкодування правомірно завданої шкоди може виявлятися або в натурі, або у відшкодуванні завданих збитків [234, с. 16–17].

Таким чином, зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, виникають у разі завдання шкоди як протиправною, так і правомірною діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ. При цьому шкода безпосередньо завдається у формі дії особи, пов'язаної із ТЗ, який повинен перебувати в цей час у русі.

2.3. Причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань

Обов'язковою умовою виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди є причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою завдавача шкоди та шкодою, тобто зв'язок між причиною і наслідком. У такому зв'язку перше передуює другому в часі та його породжує. Постановка питання про існування «безпричинних» деліктних

зобов'язань є безпідставною. Завдавач шкоди відповідає не за будь-яку шкоду, а лише за завдану ним. Це об'єктивно існуючий зв'язок між явищами.

Із цього загальновизнаного в юридичній літературі правила не є винятком і зобов'язання, що виникають внаслідок завдання шкоди взаємодією ТЗ. Так, законодавець прямо вказує, що відшкодуванню на підставі ч. 2 ст. 1187 ЦК України [227] підлягає шкода, завдана ДПН, тобто для виникнення обов'язку із відшкодування шкоди слід встановити зв'язок між шкодою і діяльністю ДПН. А на підставі ст. 1188 ЦК України [227] підлягає відшкодуванню шкода, завдана внаслідок взаємодії кількох ДПН, а для цього слід встановити зв'язок між шкодою і діями кількох ДПН при їх взаємодії.

Правильне встановлення причинного зв'язку має важливе юридичне значення. На думку В. Т. Смірнова і А. О. Собчака, причинний зв'язок виконує функцію визначення об'єктивно можливої межі відповідальності за шкідливі наслідки протиправної поведінки [185, с. 31]. Крім того, правильне встановлення причини настання шкоди, як зазначає В. М. Болдінов, дозволяє встановити коло відповідальних осіб [21, с. 87]. Таким чином, встановлення причинного зв'язку має визначальне значення для вирішення питання про зобов'язаного суб'єкта деліктних правовідносин та про розмір (межі) відшкодування шкоди.

У більшості випадках вирішення питання про наявність або відсутність причинно-наслідкового зв'язку, необхідного для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, не спричиняє труднощів. Водночас в окремих випадках, зокрема при завданні шкоди внаслідок взаємодії ТЗ, у судовій практиці виникають проблеми при встановленні причинного зв'язку [157]. Це зумовлено такими чинниками. По-перше, причиною завдання шкоди є діяльність особи (осіб), пов'язана із ТЗ при їх взаємодії. По-друге, наслідком такої взаємодії є завдання шкоди як самим ТЗ, так й іншим особам. По-третє, частими є випадки, коли між діяльністю особи, пов'язаної із ТЗ і шкідливим наслідком з'являються події або дії, які могли бути породжені причинами, сторонніми щодо волі безпосереднього завдавача шкоди. Таким чином, причинний зв'язок у кожному випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ буде мати різний зміст, наповнення ланцюгів причин.

Слід зазначити, що законодавець не закріплює шляхів подолання таких труднощів, зокрема порядок встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діяльністю осіб, пов'язаною із ТЗ та самою шкодою. Це питання вирішує суд, виходячи з конкретних обставин справи.

Для того, щоб вирішити поставлене завдання, необхідно, насамперед, з'ясувати правову природу причинно-наслідкового зв'язку як умову виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди.

У юридичній літературі викладено низку теорій причинно-наслідкового зв'язку, які дозволяють вирішити питання про причину настання шкідливого наслідку.

Найбільш визнаною серед теоретиків і практиків є теорія прямого та непрямого причинного зв'язку, що ґрунтується на двох положеннях загальнофілософського вчення про причинність. По-перше, причинність становить об'єктивний зв'язок між явищами, що існують незалежно від нашої свідомості. Тому не можна при вирішенні питання про причинний зв'язок керуватися можливістю або передбаченням правопорушником шкідливого наслідку. Можливість передбачення завдання шкоди має суб'єктивний характер і має значення при вирішенні питання лише про вину правопорушника, але не про причинний зв'язок. По-друге, причина та наслідок мають значення лише щодо конкретного окремого випадку [37, с. 539].

Прихильником цієї теорії вважається В. І. Кофман, який на підставі аналізу юридичного значення різних причин, що спричинили настання шкоди, зробив такі висновки:

1) безпосередня (пряма) причина завданої шкоди завжди має юридичне значення. При цьому, на думку науковця, коли мова йде про безпосередню причину, слід підкреслити не «близькість» причини і наслідку, а характер їх залежності. Дії безпосереднього завдавача шкоди спричиняють настання досліджуваного наслідку (в його основних рисах) у поєднанні лише із закономірностями, які закладені у самій природі речей та які сприймаються

юристом як дещо дане. Відповідно наслідок у таких випадках впливає із поведінки особи;

2) непряма причина завдання шкоди може мати юридичне значення, а може його й не мати. Вирішення цього питання залежить від ролі, яку відіграла ця непряма причина у створенні конкретних умов, за яких під впливом безпосередньої причини настала шкода;

3) безпосередня причина шкоди (як і будь-яка причина) має значення за наявності певних умов, серед яких слід розрізняти звичайні та специфічні умови, якщо специфічні умови відхиляються від звичайних, що сприяють шкідливому впливу безпосередньої причини;

4) під «специфічними умовами» слід розуміти такі особливості конкретної обстановки, що об'єктивно склалася, які, становлячи «необхідну умову» настання шкоди: а) не характерні для подібних ситуацій, які об'єктивно склалися; б) на момент впливу безпосередньої причини не лише могли б не бути, але й не повинні були мати місце;

5) юридичне значення набувають непрямі причини, якими створюються такі специфічні особливості обстановки. У таких випадках юридично-значимим зв'язком з результатом поєднані дії як безпосереднього, так і непрямого завдавала;

6) не мають юридичного значення ті непрямі причини, які, будучи «необхідною умовою» настання шкоди, обумовлюють виникнення звичайних деталей обстановки. За відсутністю специфічних умов (і відповідно причин, що їх породили) безпосередня причина виступає як єдина юридично-значима причина наслідку [95, с. 50, 57–58].

Деякі автори займають позицію, згідно з якою причетність людини до шкідливого наслідку достатня для позитивного вирішення питання про наявність причинного зв'язку між її діями та наслідком. Так, А. Н. Трайнін зазначав, що причинність як об'єктивна підстава відповідальності буде завжди там, де дія (або бездіяльність) людини була однією із необхідних умов настання злочинного наслідку [208, с. 24–33]. Водночас така позиція викликала заперечення серед окремих науковців. На думку В. І. Кофмана, встановлення лише одного факту

причетності для визнання наявності юридично-значимого причинного зв'язку означає визнати рівнозначними всі об'єктивні фактори, що спричинили настання такого наслідку [96, с. 113].

Коли мова йде про причинний зв'язок як умову юридичної відповідальності, то мається на увазі обумовленість наслідку діяльності конкретної особи. У процесі своєї діяльності людина змінює існуючі природні умови, впливає на розвиток тих чи інших процесів, тобто створює безліч факторів, що складають деталі конкретної фактичної обстановки. Дії людини як непряма причина наслідку набувають юридичного значення лише тоді, коли ними створюються специфічні особливості обстановки, певні відхилення від нормальних, звичайних умов, відхилення, що сприяють настанню шкоди. Під такими відхиленнями від звичайних умов (специфічних особливостей) слід розуміти фактори, які, будучи «необхідною умовою» настання шкоди, на момент впливу безпосередньої причини не лише могли не бути, але й не повинні були бути [95, с. 52].

Набула поширення також теорія необхідної умови, відповідно до якої причиною протиправного наслідку не може виступати будь-яка обставина, за відсутності якої результат не настав би. Це призведе до відповідальності за події, найбільш віддалені від дослідженого випадку [232, с. 11].

На думку одного із прихильників цієї теорії (Х. І. Шварца), причинний зв'язок є не випадковим зв'язком явищ, а їх необхідним, закономірним зв'язком. Лише такий зв'язок між явищами буде причинно-необхідним зв'язком, що виявляється таким чином, що явища одного такого роду спричиняють, як наслідок, явища іншого такого роду [232, с. 11]. При цьому він наголошував на об'єктивному характері причинно-необхідного зв'язку, оскільки причинний зв'язок між протиправною дією і наслідком не залежить від того, як його оцінює завдавач шкоди: завдавач шкоди міг, але не передбачив наслідків своїх дій, і тим самим цей наслідок настав. Тому питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між дією завдавача і протиправним наслідком не залежить від питання про наявність або відсутність вини завдавача [232, с. 10–11].

Теорія необхідної умови була піддана критиці окремими науковцями. Так, М. Д. Єгоров вважає, що представники цієї теорії намагаються відмежовувати ланцюг причинно-наслідкових зв'язків за допомогою суб'єктивних критеріїв. Тобто вирішення питання про причинний зв'язок ставиться у залежність від вини та протиправності. Однак ця теорія втрачає практичне значення для цивільного права, яке допускає відповідальність незалежно від вини [37, с. 542]. Подібні міркування висловлював раніше В. І. Кофман, який зазначав, що причинний зв'язок, який виявляє об'єктивний зв'язок фактів, повинен бути чітко відмежований від суб'єктивного елемента – елемента вини, і єдиний правильний шлях визначення юридично-значимого причинного зв'язку – це шлях звуження об'єктивного кола причини [96, с. 116].

Із теорією необхідної умови пов'язана теорія випадкової умови [66, с. 46–54; 135, с. 70–93], згідно з якою випадковий зв'язок не є умовою для притягнення до відповідальності за шкідливий наслідок. Причинно-випадковий зв'язок – це зв'язок між умовою й обумовленістю [179, с. 38].

Критерій для розмежування випадкових наслідків дій завдавача шкоди від необхідних наслідків таких дій дається практикою, досвідом, рівнем наукових знань.

Дуже детально охарактеризувала теорії необхідної та випадкової умов С. Д. Гринько [51, с. 66–79], яка проаналізувала їх сутність, виявила позитивні моменти та обґрунтувала дискусійні питання. На нашу думку, теорія випадкової умови відображає специфіку причинного зв'язку як умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ. Завдання шкоди діяльністю кількох ТЗ при їх взаємодії слід розглядати як випадкову причину настання шкідливого результату. Як слушно зазначає С. Ф. Анісімов, співпадання, перехрещення дій декількох причинних ланцюгів становить наслідок випадкового явища, яке є причинно обумовлене, що немає необхідного характеру [7, с. 53].

За основу іншої теорії «конкретної та абстрактної можливості результату» покладено поняття можливості та дійсності. Одні явища (поведінка) спричиняють дійсність наслідку (правопорушення), інші – його можливість. У свою чергу,

можливість може бути конкретною або абстрактною. Можливість визнається конкретною, якщо вона перетворюється в дійсність обставинами, які об'єктивно повторюються, а абстрактною – коли її перетворення в дійсність було спричинено обставинами, які об'єктивно не повторюються. Якщо неправомірна поведінка відіграє роль абстрактної можливості, притягнення до відповідальності виключається. Якщо нею спричинено конкретну можливість настання наслідку (правопорушення) або, тим більше, перетворено результат із можливого у дійсність, наявний причинний зв'язок достатній для притягнення до відповідальності [78, с. 118].

На нашу думку, характерною для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох ТЗ, як з теоретичної, так і практичної точки зору, є теорія прямих і непрямих причинних зв'язків. Відповідно до цієї теорії юридичне значення має причинний зв'язок, який характеризується тим, що результат виникає безпосередньо, прямо із поведінки (дії або бездіяльності) завдавача в поєднанні з об'єктивними закономірностями і в умовах, що склалися до вчинення діяння. Непрямий причинний зв'язок набуває юридичне значення лише в тому випадку, коли завдавачем було створено специфічні особливості обстановки, які виявляються в певних відхиленнях від нормальних, звичайних умов, відхиленнях, що сприяють настанню шкоди. Під такими відхиленнями від звичайних умов (специфічних особливостей) слід розуміти фактори, які, будучи «необхідною умовою» настання шкоди, на момент впливу безпосередньої причини не лише могли не бути, але й не повинні були бути [95, с. 52].

На думку В. І. Кофмана, конкретно-наукова конструкція причинного зв'язку в юридичній науці повинна відображати філософське вчення про головні та другорядні причини. Відповідно в юридичній науці необхідно розрізняти два види причинного зв'язку: 1) перший вид причинності в праві характеризується таким взаємозв'язком причини і наслідку, згідно з яким причина визначає внутрішній зміст наслідку; 2) другий вид причинності в праві характеризується тим, що у взаємозв'язку причини і наслідку причина не визначає внутрішній зміст наслідку, а лише створює передумови або благопридатні можливості його настання. При

цьому лише перший вид причинного зв'язку має юридичне значення [96, с. 119–120].

У юридичній літературі проблему встановлення причинного зв'язку як умови зобов'язань з відшкодування шкоди, завданої ДПН, науковці вбачають у встановленні причини настання шкідливого наслідку. При цьому основні дискусії породжені різним тлумаченням категорії ДПН, тобто залежать від значення трьох факторів: 1) підвищено небезпечної діяльності володільців ДПН; 2) поведінки володільця ДПН; 3) конкретної дії ДПН. Розглянемо більш детально ці фактори в механізмі причинно-наслідкового зв'язку зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої ДПН.

Для представників різних теорій для розуміння сутності ДПН вищезазначені фактори мають різне значення.

Прихильники теорії «об'єкта» вважають, що для застосування норми про відповідальність за шкоду, завдану ДПН, слід встановити природний причинний зв'язок між діями підвищено небезпечних властивостей матеріального об'єкта та завданою шкодою [190, с. 87]. Наприклад, А. О. Собчак і В. Т. Смірнов виділили три ланцюги зв'язку причини і наслідку: «1) між діяльністю володільця ДПН та завданою шкодою; 2) між поведінкою особи, яка безпосередньо обслуговує ДПН, та завданою шкодою; 3) між впливом підвищено-небезпечних властивостей ДПН та шкодою, тобто шкода повинна бути спричинена саме тими властивостями матеріального об'єкта, що дозволяють їх віднести до категорії ДПН» [185, с. 34].

Подібним чином А. І. Загорулько розкриває причинний ряд. На його думку, для покладення майнової відповідальності на володільця ДПН необхідно встановити причинний зв'язок між завданою шкодою та проявом специфічної шкідливості відповідного матеріального об'єкта, який кваліфіковано як ДПН. При цьому в межах такого причинного зв'язку, у свою чергу, необхідно встановити наявність причинного зв'язку між діяльністю, яка здійснюється володільцем ДПН, що становить підвищену небезпеку при використанні (експлуатації) цього джерела для оточуючих, та завданою шкодою, а також між поведінкою особи, яка безпосередньо обслуговує ДПН, та завданою шкодою [73, с. 76].

Повністю погодитися із позицією науковців не можна. З одного боку, вони правильно розмежовують суб'єктів як «володільця ДПН» та «особу, яка безпосередньо обслуговує ДПН». Однак для кваліфікації завдання шкоди як умови виникнення зобов'язання із відшкодування слід встановити два такі зв'язки лише у випадках, коли зазначені суб'єкти є різними, не співпадають в одній особі. Водночас, з іншого боку, такі особи можуть співпадати у таких зобов'язаннях у випадку, коли особа, яка безпосередньо обслуговує ДПН, виступає одночасно його володільцем. Відповідно встановлення іншого зв'язку не може застосовуватися як загальне правило для всіх випадків завдання шкоди ДПН.

Інший прихильник теорії «об'єкта» М. І. Коняєв при вирішенні питання про відповідальність за шкоду, завдану ДПН, надає значення причинному зв'язку між дією (бездіяльністю) володільця джерела та шкідливою дією самого джерела, між дією останнього та нещасним випадком, а також нещасним випадком і наявною шкодою [93, с. 8]. На нашу думку, заслуговує на підтримку позиція науковця щодо необхідності встановлення першого ланцюга причин, оскільки володільць ДПН своєю вольовою дією, насамперед, породжує дію самого джерела. На цей факт також звертає увагу В. М. Болдінов, який у якості безпосереднього наслідку поведінки володільця ДПН пропонує розглядати шкідливу дію джерела, а не завдану шкоду [21, с. 88]. Однак не можна погодитися із пропозицією щодо двох наступних ланцюгів причин, які науковець розводить поняттями «нещасний випадок» і «наявна шкода». На нашу думку, таке розмежування не потрібно застосовувати в зобов'язаннях внаслідок завдання шкоди, оскільки в цивільному праві обов'язковою ознакою деліктних зобов'язаннях є наявність шкоди. Як зазначає С. Д. Гринько, шкода є деліктом, а відсутність шкоди означає відсутність самого делікту, внаслідок чого деліктне зобов'язання не виникало [52, с. 31]. Водночас «нещасний випадок» не можна розглядати як наслідок протиправної поведінки володільця ДПН, оскільки його застосування пов'язано виключно із трудовим правом та правом соціального захисту. Цей висновок впливає зі змісту норм права, закріплених у Законі України від 23.09.1999 р. № 1105-XIV «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування» (п. 5 ч. 1 ст. 1) [159],

Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 р. № 1232 [143], де нещасний випадок визначається як обмежена в часі подія або раптовий вплив на працівника небезпечного виробничого фактора чи середовища, що сталися у процесі виконання ним трудових обов'язків, внаслідок яких зафіксовано шкоду здоров'ю, зокрема від одержання поранення, травми, в тому числі внаслідок тілесних ушкоджень, гострого професійного захворювання і гострого професійного та інших отруєнь, одержання сонячного або теплового удару, опіку, обмороження, а також у разі утоплення, ураження електричним струмом, блискавкою та іонізуючим випромінюванням, одержання інших ушкоджень внаслідок аварії, пожежі, стихійного лиха (землетрусу, зсуву, повені, урагану тощо), які призвели до втрати працівником працездатності на один робочий день чи більше або до необхідності переведення його на іншу (легшу) роботу не менш як на один робочий день, зникнення, а також настання смерті працівника під час виконання ним трудових (посадових) обов'язків (п. 7) [143].

Більш вузько тлумачить сутність причинного зв'язку К. Б. Ярошенко, яка пов'язує застосування норми про відповідальність володільця ДПН з тими випадками, коли шкоди завдано в результаті прояву саме тих властивостей, які надають відповідній діяльності характеру ДПН [242, с. 23]. Подібні міркування висловлювала й К. А. Флейшиц, яка розуміла шкоду, завдану ДПН, як шкоду, причинно пов'язану з діями тих особливих властивостей речі або сил, які є ДПН, що породжуються цією річчю або приводяться в рух для користування нею [211, с. 140].

Два ланцюги причинного зв'язку виділив О. О. Красавчіков: 1) зв'язок між поведінкою володільця ДПН та функціонуванням цього джерела; 2) зв'язок між явищами функціонування ДПН та шкодою [98, с. 71].

Деяко інакше розуміють причинний ряд у таких зобов'язаннях прихильники теорії «діяльності». Так, на думку Б. С. Антімонова, причиною настання шкідливого наслідку є діяльність певного роду, оскільки ДПН завжди є дія або

система дій, тобто діяльність, але не «річ» і не відсутність дії, діяльності, не бездіяльність [9, с. 35]. Він вважає, що підставою спеціальної відповідальності за шкоду, завдану ДПН, є обставина, за якою використання такого джерела становить визначальну причину виникнення шкідливих подій [9, с. 36–37]. При цьому специфіка причинності в цьому делікті полягає в особливостях відсилання закону до фактора причинного зв'язку, оскільки закон відсилає не до причинного зв'язку між шкідливим наслідком і поведінкою відповідальної особи. На думку науковця, для покладення відповідальності на конкретну особу вимагається, щоб необхідно-причинний зв'язок пов'язував шкідливий наслідок із дією ДПН [9, с. 109]. Таким чином, Б. С. Антімонов відводить діям володільця ДПН у причинному механізмі другорядну роль. З ним погоджується К. А. Флейшиц, яка також стверджує, що відповідальність у цьому випадку загалом не є відповідальністю за поведінку володільця ДПН. Для такої відповідальності потрібно, щоб шкоди було завдано не поведінкою володільця ДПН, а дією ДПН, яким володілець користується в тій чи іншій діяльності [211, с. 71].

Інший прихильник цієї теорії С. М. Приступа зазначав, що суд, розглядаючи майнові спори внаслідок завдання шкоди ДПН, із усієї маси взаємопов'язаних явищ повинен виділити таке явище, яке становить причину виникнення шкоди, відшкодування якої вимагає потерпілий. При цьому необхідно виходити не з ймовірності, а із достовірності, критерієм якої є практична діяльність людини [152, с. 25]. Таким чином, на думку науковця, вчення про причинність у зобов'язанні із завдання шкоди ДПН повинно обґрунтовуватися діяльністю організацій або окремих громадян, які здійснюють експлуатацію цього джерела, оскільки завдання шкоди в цьому випадку – це завжди результат цієї діяльності. У зв'язку з цим відповідальність за таку шкоду несуть володільці цього джерела, як за дії, що створили реальну можливість завдання шкоди, незалежно від тих чи інших сторонніх факторів [152, с. 25].

На нашу думку, викликають деякі заперечення вищезазначені міркування про причинність у зобов'язаннях внаслідок завдання шкоди ДПН. Причиною настання шкідливого наслідку є не лише діяльність людини, а також прояв шкідливих

властивостей матеріальних об'єктів. Саме через прояв таких шкідливих властивостей матеріальних об'єктів завдається шкода. Тому повністю відкидати ще два ланцюги зв'язків не можна.

Враховуючи те, що для кваліфікації зобов'язання внаслідок завдання шкоди взаємодією ТЗ ознаки підвищено небезпечної діяльності мають настільки важливе значення, як і шкідливі властивості ТЗ як ДПН, вважаємо за необхідне виділити такі основні ланцюги причинно-наслідкового зв'язку:

- 1) зв'язок між діяльністю особи та настанням шкоди;
- 2) зв'язок між діяльністю особи та ТЗ, оскільки шкода завдається особою не безпосередньо, а через ТЗ;
- 3) зв'язок між кількома ТЗ;
- 4) зв'язок між ТЗ та шкодою;
- 5) зв'язок між проявом шкідливих властивостей ТЗ та настанням шкоди.

При цьому вважаємо, що найбільш наближеною до шкоди «природною (фізичною, механічною)» причиною повинна бути дія ТЗ, а решта факторів повинні виступати в якості «причин причини».

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох ТЗ, полягає в тому, що у разі її завдання іншій особі має місце спільне завдання шкоди.

Щодо ознак спільного завдання шкоди в юридичній літературі немає єдиної думки. Найбільш поширеною в науковій літературі є концепція широкого застосування спільного завдання шкоди. Вона полягає в тому, що для визнання завдання шкоди кількома особами спільним достатньо встановити наявність об'єктивного зв'язку між завдавачами. Прихильники цього підходу виділяють дві ознаки спільного завдання шкоди: 1) причинний зв'язок між діями кількох осіб і настанням шкоди; 2) шкода як єдине ціле, спільний і неподільний наслідок дій співзавдавачів [81, с. 788–789; 211, с. 154]. Відповідно спільне завдання, на думку представників широкого підходу, характеризується лише з об'єктивної сторони, при цьому для кваліфікації дій співзавдавачів зовсім не потрібна їх одночасність. Ознаки суб'єктивної сторони правопорушення, як вважають вищезазначені вчені,

не відіграють особливої ролі. Не потрібно, щоб дії завдавачів були об'єднані умислом, єдиною метою. Дії обох завдавачів шкоди можуть бути винними (у будь-якому поєднанні форм вини) або невинними, дії одного із завдавачів шкоди можуть бути винними, а іншого – невинними. Головним є те, щоб шкода становила спільний і неподільний наслідок, причинно пов'язаний із діями кількох осіб – співзавдавачів. Якщо наслідок не єдиний, а становить механічне поєднання в одну сукупність наслідків, спричинених самостійними діями кожного із кількох осіб, то солідарності не буде.

Слід зазначити, що деякі науковці висловлюють інші міркування щодо ознак спільного завдання шкоди. Так, на думку М. І. Коняєва, враховуючи специфіку діяльності, що становить підвищену небезпеку, для застосування норми про відповідальність за спільне завдання шкоди необхідна одночасність дій двох і більше джерел, що створюють взаємну небезпеку [93, с. 10].

Дещо іншу позицію зайняв О. О. Красавчіков, на думку якого солідарна відповідальність може бути встановлена лише тоді, коли володільці ДПН діяли в одній «суб'єктивній площині», тобто були або обидва винні, або обидва невинні. Різнобічність (у цьому розумінні) поведінки співзавдавачів, як зазначає науковець, виступає підставою для виключення солідарності [98, с. 175].

Уперше дається роз'яснення судам щодо сутності спільного завдання шкоди Пленумом Вищого спеціалізованого суду України у постанові № 4 від 01.03.2013 р. [156]. Так, під спільним завданням шкоди необхідно розуміти завдання неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями або діями з єдністю наміру (п. 8 цієї постанови) [156]. Це означає, що завдання шкоди вважається спільним за двох умов: 1) наявність неподільної шкоди; 2) завдання шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями. При цьому спільним необхідно визнавати завдання шкоди як за наявності умисної вини співзавдавачів, відсутності вини співзавдавачів, а також за наявності вини одного співзавдавача та відсутності вини іншого співзавдавача шкоди. Це зумовлено тим, що норма, яка міститься у ч. 2 ст. 1188 ЦК України [227], розрахована на випадок завдання неподільної шкоди кількома особами незалежно від їх вини.

У цій постанові також дається роз'яснення судам щодо розуміння категорії «інша особа», до якої включаються, зокрема, пасажери, пішоходи (ч. 3 п. 8) [156]. Тобто для кваліфікації цивільно-правової відповідальності згідно з ч. 2 ст. 1188 ЦК України [227] шкода може бути завдана взаємодією кількох ТЗ як пішоходам, так і пасажиром цих ТЗ.

Слід зазначити, що судова практика займає досить неоднозначну, а часом й суперечливу, позицію при розгляді подібної категорії справ. Деякі суди намагаються покласти всю відповідальність за завдану шкоду іншим особам лише на винного володільця ДПН, хоча в разі завдання шкоди іншим особам відповідальність настає незалежно від вини їх володільців [157, с. 25–26].

Наведемо приклад із судової практики. Д. звернулася до суду з позовом про відшкодування шкоди на тій підставі, що 26.12.2007 р. у м. Полтаві з вини відповідача А., який керував автомобілем ВАЗ 2108, сталася ДТП — зіткнення його автомобіля та автомобіля ВАЗ 21101, яким керував водій М., а Д. була пасажиром. Унаслідок зіткнення цих автомобілів вона отримала тілесні ушкодження та перебувала на лікуванні. Ухвалою Верховного Суду України від 25.11.2009 р. (справа № 6-21918св09) рішення Київського районного суду м. Полтави від 15.04.2009 р. та рішення апеляційного суду Полтавської області від 24.06.2009 р. скасовано, справу за позовом Д. до А., В. і М. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої внаслідок ДТП, передано на новий судовий розгляд до суду першої інстанції. Судові рішення було скасовано з таких підстав. Задовольняючи частково позовні вимоги та покладаючи обов'язок відшкодування шкоди на В., суди виходили з факту доведення його вини в порушенні ПДР України та завданні шкоди Д., відсутності вини в цьому водія М. Суди помилково застосували до спірних правовідносин ч. 2 ст. 1187 та п. 1 ч. 1 ст. 1188 ЦК України, на той час як питання відшкодування шкоди, завданої іншим особам унаслідок взаємодії ДПН, регулюється нормою ч. 2 ст. 1188 ЦК України [157, с. 28].

Таким чином, судами було не взято до уваги, що згідно з ч. 2 ст. 1188 ЦК України особи, які спільно завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини [227].

Набагато складніше встановити причинно-наслідковий зв'язок у випадках, коли наслідок не слідує безпосередньо за протиправними діями або коли шкода спричинена діями не однієї особи, а низки факторів і обставин. Наприклад, внаслідок зіткнення двох автомобілів виникла цепна реакція, внаслідок цього постраждали пасажери третіх, четвертих, п'ятих та інших ТЗ. У цьому випадку первісне явище (зіткнення двох автомобілів), спричинило наступне явище і буде становити причину настання шкідливих наслідків. Необхідно встановити кожний ланцюг у механізмі причин щодо предмета виникнення шкоди. Якщо ж віднайти справжню причину за об'єктивними обставинами буде складно або неможливо, то шкода буде відшкодовуватися усіма володільцями ДПН солідарно.

На нашу думку, володільці ТЗ, які випадково опинилися в таких умовах, якщо їх дії не могли завдати шкоди, але формально факт взаємодії ТЗ мав місце (наприклад, доторкнулися передній і задній бампери двох автомобілів), не повинні нести цивільно-правову відповідальність перед іншими особами. Як правильно зазначав М. М. Агарков, суд повинен відповідно до обставин кожного окремого випадку встановити, чи був причинний зв'язок достатній для того, щоб можна було покласти відповідальність. Спроба встановити достатній причинний зв'язок наперед буде невдалою, як методологічно порочна. Однак це ще не означає, що не можна вказати суду той напрямок, якому він повинен слідувати [3, с. 70].

Таким чином, вищезазначене свідчить про те, що розглянута проблема є давньою та однозначно важливою, що не завжди передбачає однозначні висновки при вирішенні цих питань.

Сфера людської діяльності у процесі пізнання, зокрема при встановленні вини і причинно-наслідкового зв'язку володільців ТЗ, досить відносна. Деякі фактори, як ступінь вини, неможливо за об'єктивних обставин абсолютизувати. Інколи неможливо довести й наявність вини. Досить часто зустрічаються випадки очевидної вини одного володільця та відсутність такої в іншого.

Встановлюючи солідарну відповідальність їх володільців, зобов'язуючи застосовувати ч. 2 ст. 1188 ЦК України [227], на нашу думку, несправедливо ігнорується вина і причинний зв'язок при конкретних обставинах як важливих

складових цивільного правопорушення. Водночас така законодавча позиція порушує принцип справедливості щодо інтересів невинного володільця ТЗ, на якого покладається обов'язок відшкодувати шкоду, завдану іншим особам. Тому пропонуємо викласти ч. 2 ст. 1188 ЦК України [227] у такій редакції:

«2. Якщо внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки було завдано шкоди іншим особам, вона відшкодовується на таких підставах:

1) шкода, завдана з вини однієї особи, яка її завдала, відшкодовується винною особою;

2) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення;

3) за відсутності вини осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, особи, які завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати в рівних частках».

На нашу думку, для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки:

1) прями́й (безпосередній) зв'язок, тобто зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом і шкідливим наслідком;

2) необхідний зв'язок, оскільки шкідливий наслідок настає внаслідок прояву шкідливих властивостей транспортного засобу у русі;

3) випадковий зв'язок, оскільки шкідливий наслідок спричиняється взаємодією кількох транспортних засобів.

Специфіка таких зобов'язань полягає в необхідності встановлення додаткових ланцюгів причин. Так, у разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ необхідно встановити наявність зв'язку між кількома ТЗ. А в разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ іншим особам необхідно встановити такі додаткові зв'язки: між кількома ТЗ; між кількома ТЗ та шкідливим наслідком для інших осіб.

2.4. Особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

За загальним правилом цивільного законодавства (ст. 1187 ЦК України) зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої ДПН, виникають незалежно від вини його володільця [227]. Тобто питання про відповідальність володільця ДПН вирішується незалежно від того, було завдано шкоди винними діями чи без вини. Водночас, на відміну від такого загального правила відшкодування шкоди, у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, вині надається особливе значення. Так, якщо шкоди завдано внаслідок взаємодії ТЗ іншим особам, то зобов'язання виникають незалежно від вини осіб, які спільно завдали шкоди (ч. 2 ст. 1188 ЦК України) [227]. А тоді, коли шкоди завдано самим ТЗ, то відповідальність настає на засадах вини володільця ТЗ (ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [227]. В останньому випадку судова практика надає значення не лише факту наявності вини, а й ступеням вини кожного володільця ТЗ, що впливають на розмір відшкодування. Тому визначення особливостей вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, потребує самостійного дослідження.

У зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ вина розглядається у трьох аспектах, як:

- 1) умова виникнення обов'язку відшкодування шкоди;
- 2) підстава зменшення розміру відшкодування шкоди;
- 3) підстава звільнення від обов'язку відшкодування шкоди.

Для визначення особливостей вини в зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ слід більш детально розглянути вину в цих трьох її значеннях.

Законодавець надає вині значення обов'язкової умови виникнення таких зобов'язань у випадках:

1) завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ, тому обов'язок відшкодувати шкоду виникає для винного володільця ТЗ на загальних підставах ст. ст. 1166 та 1167 ЦК України [227];

2) завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН; обов'язок відшкодування шкоди виникає за таких умов:

а) наявності вини лише однієї особи, якщо шкоди завдано володільцям ТЗ. Так, відповідно до ч. 1 ст. 1188 ЦК України [227] у разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи така шкода відшкодовується лише винною особою;

в) наявності вини усіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, якщо шкоди завдано володільцям ТЗ (п. 3 ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [227]. Для цього випадку у ст. 1188 ЦК України закріплено правило про те, що розмір відшкодування визначається у відповідній частці, що залежить від обставин, які мають істотне значення (п. 3 ч. 1) [227];

г) наявності вини володільця ТЗ, що полягає в недбалості, яка призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [227]. У такому випадку обов'язок відшкодувати шкоду виникає спільно для незаконного володільця ТЗ та його власника. При цьому шкода буде відшкодовуватися ними частково, а розмір часток визначається за рішенням суду, який повинен враховувати обставини, що мають істотне значення (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [227].

Специфіка зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягає у порядку встановлення факту наявності вини, а для цього слід, насамперед, з'ясувати сутність поняття вини у цивільному праві.

Традиційним для цивілістичної науки є визначення вини через психічне ставлення особи до своєї поведінки та її наслідків, що встановлюється через умисел і необережність [116, с. 178; 219, с. 510; 233, с. 13]. Не є винятком і деліктне право, що відносить вину до суб'єктивного моменту при встановленні складу правопорушення [73, с. 33–34; 82, с. 28; 221, с. 519–520; 225, с. 984].

Незважаючи на пануючу прихильність серед вчених до «психологічної концепції вини», водночас вона не була позбавлена критичних зауважень.

Узагальнивши міркування вчених [24, с. 722–723; 150, с. 55], які досліджували правову природу та сутність вини у цивільному праві, на думку О. О. Отраднової, «цій концепції дорікали в певному відриві від реалії правозастосування, яке при встановленні фактичної наявності вини чи спростуванні її презумпції послуговується переважно об'єктивними критеріями належної поведінки, а ніяк не психологічними критеріями. Також неможливим вбачалося застосування поняття «психічне ставлення» до юридичної особи. Поняття «психічне ставлення» у цивільних правовідносинах суперечить функціям цивільно-правової відповідальності, котра не передбачає ані оцінки особистості правопорушника, ані його покарання, а натомість спрямована винятково на відшкодування шкоди» [129, с. 132].

На сьогодні спостерігається новий підхід до визначення сутності вини в цивільному праві, зокрема в зобов'язаннях із відшкодування шкоди. Замість психологічної концепції вини була запропонована «поведінкова концепція вини» [41, с. 379; 206, с. 168; 222, с. 498]. Як зазначає В. Д. Примак, «у характеристиці суб'єктивної сторони протиправних дій боржника покликані відігравати категорії турботливості й обачливості, волі, усвідомлення й передбачення, які є однаково придатними для відображення звичайних особливостей функціонування інтелектуально-вольової сфери порушника суб'єктивного цивільного права, незалежно від належності його до певної категорії учасників цивільних відносин, а також від конкретної форми чи ступеня вини, що була втілена в протиправних діях чи бездіяльності, якими було порушено зобов'язання чи завдано шкоди» [149, с. 300].

На нашу думку, головною причиною такої зміни поглядів на сутність вини в цивільному праві слугувала позиція законодавця, викладена у ст. 614 ЦК України, де дається визначення поняття невинуватості: «Особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання» [227]. Зазначену норму права не можна визнати загальною для всіх видів зобов'язань, хоча такий висновок зробили окремі науковці на підставі вивчення розміщення її у структурі ЦК України [129, с. 134]. Зміст ст. 614 ЦК

України [227] поширюється лише на правовідносини, що виникають із договорів, оскільки не виконати можна лише існуюче зобов'язання, тобто договірне. Водночас деліктні зобов'язання виникають з моменту завдання шкоди, а до цього моменту вони не існують загалом. Тому порушити неіснуюче зобов'язання не можна. Можна порушити лише нормативну заборону щодо завдання шкоди життю, здоров'ю, майну особи, що не є зобов'язанням, а лише нормативним обов'язком.

Вважаємо, що для деліктного права має значення «психологічна концепція вини». Як слушно зазначає С. Д. Гринько: «Відкидаючи необхідність встановлення психологічного аспекту, прихильники «поведінкової» концепції не враховують волевий аспект у поведінці особи. Проте поведінка особи завжди залежить від волі людини. Тому відсутність такої волі автоматично виключає можливість появи поведінки. Саме від волі буде залежати волевиявлення людини: правомірна чи протиправна поведінка, тобто воля людини визначає характер такої поведінки, а також її форми (дію або бездіяльність). Тому психологічний аспект у визначенні поняття вини (як договірної, так і деліктної) є його стрижнем, як і принципу вини» [55, с. 600]. Щодо можливості застосування «психологічної» концепції вини до юридичних осіб правопорушників, то вчена пояснює так: «Вина юридичної особи проявляється через призму вини фізичних осіб – її працівників, які, виконуючи посадові (службові) обов'язки, діють від імені юридичної особи та в її інтересах» [55, с. 602].

На відміну від загального положення про вину в деліктному праві, при завданні шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ вина набуває характер суб'єктивно-об'єктивної категорії. Це зумовлено тим, що для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху (глава 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення) [88]. Відповідно у разі встановлення факту порушення ПДР (в адміністративному або кримінальному провадженні) завдавач шкоди визнається винним у її завданні. Як слушно зазначає В. М. Болдінов: «Порушення правил безпечної експлуатації ДПН («зовнішня» протиправність

діяння) виступає у такому випадку «індикатором» вини для правозастосовувача – порушив, означає, винний» [21, с. 109].

Таку позицію займає й судова практика, що є, на нашу думку, правильною, оскільки немає потреби в кожному випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ встановлювати факт бажання чи передбачення завдання шкоди внаслідок ДТП. Суб'єкт, який фактично володіє транспортним засобом, уже усвідомлює те, що він володіє ДПН, який у процесі експлуатації створює підвищену небезпеку для оточення щодо завдання шкоди. Саме ця обставина зумовила встановлення законодавцем обов'язкових вимог для керування транспортним засобом, зокрема одержати посвідчення водія (для цього слід здати екзамен на знання ПДР та продемонструвати свої водійські здібності) та мати поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (п. 2.1 ПДР) [144]. Вищезазначене дозволяє зробити висновок, що законодавець такими підвищеними вимогами до діяльності, пов'язаної із експлуатацією ТЗ, встановлює презумпцію передбачення можливості завдання шкоди (презумпцію вини). Тому порушення водієм ПДР буде свідчити про наявність його вини в завданні шкоди. При цьому, як слушно зазначає О. А. Кузнєцова, вина може бути заперечена правопорушником у встановленому законом порядку шляхом надання доказів своєї невинуватості [101, с. 181].

Слід зазначити, що порушення ПДР не є цивільною протиправністю (порушенням норм цивільного права) у поведінці водія ТЗ, який завдав шкоди. Порушення ПДР є адміністративною протиправністю, оскільки порушує норми адміністративного законодавства. Водночас протиправність поведінки володільця ТЗ як умова цивільно-правової відповідальності є цивільною протиправністю, оскільки порушує норму цивільного права щодо загальної заборони завдання шкоди життю, здоров'ю фізичної особи, а також майну фізичної або юридичної особи (ст. ст. 281, 321 ЦК України) [227]. Такі міркування (щодо обов'язкового встановлення цивільної протиправності) зумовлені тим, що на практиці трапляються випадки порушення правил безпеки дорожнього руху умисно або з необережності (наявна адміністративна протиправність) без завдання шкоди. Тому

дискусія серед науковців-цивілістів, що тривала за радянських часів і ведеться й досі, щодо наділення вини суб'єктивним або об'єктивним критерієм для зобов'язань із відшкодування внаслідок взаємодії кількох ТЗ не має значення.

Таким чином, для встановлення факту наявності вини володільця ТЗ, що завдав шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ, необхідним є встановлення факту порушення правил безпеки дорожнього руху.

У Постанові Пленуму Верховного Суду СРСР № 13 від 05.09.1986 р. «Про судову практику у справах про відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я» [154] у п. 11 було вперше закріплено правило про притягнення до відповідальності особи, яка неправомірно використала ДПН, разом із володільцем цього джерела. При цьому їх відповідальність встановлювалася на загальних підставах, тобто на засадах вини. Вина особи, яка неправомірно використала ДПН, полягала у неправомірному заволодінні таким джерелом та в порушенні ПДР. Про вину законного володільця джерела мова йшла тоді, коли ним не було забезпечено належну охорону ДПН. На кожного із цих осіб покладалася відповідальність за завдання шкоди у частковому порядку, залежно від ступеня вини кожного з них.

Вищезазначене правило було перенесено до постанов пленумів ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. (п. 3) [155] та Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156]. На законодавчому рівні його було закріплено у ЦК України в ч. 4 ст. 1187 ЦК України [227]. Розглянемо цей випадок виявлення вини більш детально.

Як і в інших випадках завдання шкоди транспортним засобом, у цьому випадку критерієм визначення вини власника (володільця) ТЗ є порушення ним спеціальних правил поведінки, зокрема не була забезпечена належна охорона ТЗ тощо (ч. 2 п. 9 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156]. Так, у ПДР закріплено правило про те, що «водій не повинен залишати ТЗ, не вживши всіх заходів, щоб не допустити його самовільного руху, проникнення до нього і (або) незаконного заволодіння ним» (п. 15.12) [144]. Наприклад, власники ТЗ можуть залишати їх на збереження на автостоянках [103, с. 198–201]. Як зазначав В. М. Болдінов, суб'єктивний елемент вини власника (володільця) ТЗ ґрунтується

не на передбаченні вини, а на усвідомленні неправильності своєї поведінки, недобросовісності [21, с. 106].

Таким чином, якщо шкоди було завдано внаслідок взаємодії кількох ТЗ незаконним володільцем одного з ТЗ та якщо був причетний до цієї справи його власник, то вважається, що має місце спільне завдання шкоди. При цьому такі особи перед потерпілим несуть часткову відповідальність у частках, які визначаються судом із врахуванням обставин, що мають істотне значення (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [227].

На нашу думку, позиція законодавця щодо притягнення до часткової цивільно-правової відповідальності володільця ТЗ за неналежне забезпечення його схоронності є спірною. По-перше, відповідальною особою є той, хто завдав шкоду, у нашому випадку – особа, яка неправомірно заволоділа ТЗ. Лише у випадку його неделіктоздатності (малолітні, неповнолітні та недієздатні фізичні особи) до відповідальності можна притягнути осіб, які відповідають за його поведінку. По-друге, володілець ТЗ виступає потерпілою особою, оскільки було порушено його право власності на ТЗ. Якщо такому незаконному заволодінню іншою особою ТЗ сприяла недбалість самого власника в забезпеченні його належної охорони, то це може спричинити появу в нього лише моральних докорів сумління щодо своєї недбалості, та не більше. Слід зазначити, що в адміністративному законодавстві відсутні санкції за таку його поведінку (незважаючи на існування відповідного обов'язку у п. 15.12 ПДР) [144]. Крім того, працівники поліції не можуть з цієї причини відмовити потерпілому в пошуку викраденого ТЗ. Тому виникає питання про те, чому в цивільному законодавстві встановлено таку жорстку норму, яка передбачає подвійне майнове покарання для самого потерпілого, який втратив річ (ТЗ) та яку, можливо, було пошкоджено чи знищено, зобов'язуючи його відшкодувати шкоду, завдану іншою особою-правопорушником. Крім того, в такому випадку відсутній причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою володільця (власника) ТЗ та завданою шкодою. А для виникнення зобов'язання із відшкодування шкоди такий зв'язок повинен бути прямим і необхідним. За свою

поведінку володілець ТЗ може бути притягнений лише до адміністративної відповідальності, якщо така санкція буде передбачена законодавцем у майбутньому.

Таким чином, вважаємо, що пункт четвертий слід виключити зі статті 1187 ЦК України [227] як такий, що суперечить основним засадам цивільного законодавства: справедливості, добросовісності та розумності (п. 6 ч. 1 ст. 3 ЦК України) [227].

Розмір відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох ТЗ, може бути зменшений у випадку, якщо шкода була завдана іншій особі за наявності її (потерпілого) грубої необережності (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [227].

Поведінка потерпілого, що сприяла виникненню в нього шкоди, може становити одну із причинних факторів завдання шкоди. Наприклад, з вини пішоходів було вчинено ДТП з потерпілими: в 2016 р. до 30.09. – 919 (загинуло 125, травмовано 839 людей), у 2015 р. – 1480 (загинуло 277, травмовано 1288 людей), у 2014 р. – 3249 (загинуло 720, травмовано 2715 людей), у 2013 р. – 4013 (загинуло 855, травмовано 3370 людей), у 2012 р. – 4142 (загинуло 874, травмовано 3431 людей), у 2011 р. – 4017 (загинуло 767, травмовано 3454 людей) [198].

Питання про вину потерпілого має велике як практичне значення, так і теоретичний інтерес. При цьому законодавець пов'язує відповідні правові наслідки лише із винною поведінкою потерпілого, і не просто з виною, а лише виною у формі умислу і грубої необережності. Саме в контексті вини потерпілого в цивільному законодавстві згадуються дві форми вини – умисел і груба необережність (ст. 1193 ЦК України) [227]. Якщо умисел потерпілого законодавець відносить до підстави звільнення від відповідальності за завдання шкоди особи, яка здійснює діяльність, що є ДПН (ч. 5 ст. 1187 ЦК України) [227], то груба необережність потерпілого належить до підстави для зменшення розміру відшкодування (ч. 2 ст. 1193 ЦК України) [227].

Груба необережність потерпілого має значення як у випадках, коли вона сприяла виникненню шкоди, так і її збільшенню. Питання про наявність грубої необережності потерпілого вирішується судом у кожному конкретному випадку із врахуванням фактичних обставин справи, зокрема характеру дій потерпілого, обставин, за яких було завдано шкоди, індивідуальних особливостей потерпілого та

його психічного стану тощо (ч. 3 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156]. При цьому для визнання грубої необережності потерпілого як підстави для зменшення розміру відшкодування шкоди суд повинен виходити з двох умов.

По-перше, встановлення факту порушення норми права внаслідок грубої необережності потерпілого. Прикладами грубої необережності потерпілого можуть бути нехтування правилами безпеки руху, зокрема перебування в нетверезому стані. Слід зазначити, що Пленум Вищого спеціалізованого суду України наголошує, що встановлення самого факту перебування потерпілого в нетверезому стані не можна оцінювати як його груба необережність. Лише за умови порушення правил безпеки дорожнього руху внаслідок перебування потерпілого в нетверезому стані груба необережність потерпілого може розглядатися як підстава для зменшення розміру відшкодування шкоди (ч. 4 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

По-друге, шкода має становити спільний наслідок поведінки відповідача (її завдавача) та потерпілого, на що прямо вказано у ч. 2 ст. 1193 ЦК України [227]. Тобто в тих випадках, коли неможливо встановити, яка частина шкоди завдана одним, а яка іншим. Водночас якщо можливим є встановити, яка частина шкоди завдана відповідачем та яка самим потерпілим, то правило про вину потерпілого не застосовується. У цьому випадку відповідач (завдавач шкоди) на загальних підставах зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану лише ним [5, с. 249].

Таким чином, розмір відшкодування шкоди буде зменшений за рішенням суду залежно від ступеня вини потерпілого та володільця ТЗ – завдавача шкоди. При цьому на підставі грубої необережності потерпілого у відшкодуванні шкоди не може бути повністю відмовлено (ч. 2 п. 7 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156]. Слід звернути увагу на те, що в постанові Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. грубій необережності потерпілого надається ширше значення: розглядається як підстава для зменшення розміру відшкодування, так і відмови у відшкодуванні шкоди (п. 2) [155]. Однак вищезазначене правило про можливість відмови у відшкодуванні шкоди на підставі

наявності грубої необережності потерпілого сьогодні судами не застосовується на тій підставі, що воно суперечить ЦК України (ст. 1193) [277], який є законодавчим актом, що має вищу юридичну силу.

На вищевказаному порядку визначення розміру відшкодування шкоди наголошував за радянських часів О. С. Іоффе. На думку науковця, все залежить від ступеня вини обох сторін, враховуючи, який суд має право покласти на завдавача обов'язок відшкодувати шкоду не обов'язково 50 %, а будь-яку, більшу або меншу частину шкідливих наслідків. Цього вимагають виховні завдання, що ставляться перед судом, і принцип справедливості у вирішенні кожної конкретної справи. У зв'язку з цією обставиною, не встановлюється конкретного «дозування» відповідальності при змішаній вині, а пропонується судам, орієнтуючись головним чином на ступінь вини, самостійно вирішувати питання про відповідність індивідуальним особливостям такого випадку [77, с. 79–80].

Слід зазначити, що це правило застосовується не в усіх випадках завдання шкоди іншій особі внаслідок взаємодії кількох ТЗ. Законодавець встановлює винятки із цього правила, коли груба необережність потерпілого не буде враховуватися. Так, на завдавача шкоди за таких обставин буде покладено обов'язок відшкодувати:

- додаткові витрати, викликані необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо (ч. 3 ст. 1193 ЦК України, ч. 1 ст. 1195 ЦК України) [227];

- шкоду, завдану смертю годувальника (ч. 3 ст. 1193 ЦК України) [227];

- витрати на поховання потерпілого (ч. 3 ст. 1193 ЦК України) [227].

У юридичній літературі деякі науковці висловлюють позицію щодо неправильності позиції законодавця щодо надання значення грубій необережності потерпілого як підстави лише для зменшення розміру відшкодування. Так, на думку С. Д. Гринько, «позбавлення суду права відмовляти потерпілому у відшкодуванні шкоди у разі його грубої необережності є неправильним» [50, с. 59]. Вона вважає, що «більш виправданими судовою практикою були правила за ЦК УРСР 1963 р., відповідно до яких відсутність вини заподіювача шкоди та наявність грубої

необережності потерпілого надавали суду право звільнити заподіювача шкоди від обов'язку її відшкодувати. Проте таке рішення суд повинен був прийняти лише після розгляду всіх обставин справи, але не мав права відмовляти потерпілому у прийнятті позовних вимог на цій підставі. Такий підхід був правильним, адже груба необережність означає як передбачення особою наслідків своїх протиправних дій і легковажне сподівання на можливість їх уникнути. Він буде стримувати людей від порушення встановлених законом правил поведінки, оскільки в разі заподіяння шкоди вони будуть позбавлені можливості одержати її відшкодування» [50, с. 59].

На нашу думку, міркування С. Д. Гринько є слушними лише для тих випадків завдання, які не пов'язані з діяльністю ТЗ. Це зумовлено встановленням правил користування ТЗ, що залежать від необхідності дотримання ПДР (наприклад, необхідності дотримання необхідної дистанції між ТЗ тощо).

У юридичній літературі ведуться дискусії щодо правової природи вини потерпілого: чи є вина потерпілого умовою виникнення відповідальності чи це інша правова категорія?

Вважаємо слушним висновок М. М. Агаркова про те, що вина потерпілого не є правопорушенням, оскільки цивільне право не встановлює обов'язків стосовно самого себе [5, с. 252]. «Відповідальність перед самим собою, – зазначає вчений, – це позбавлене змісту, штучне, а тому й не потрібне поняття» [5, с. 253]. Крім того, потерпілий не відповідає перед завдавачем, оскільки внаслідок умислу або грубої необережності потерпілого на його стороні не виникає жодного обов'язку перед завдавачем. Однак у нашому випадку мова йде про санкції, тобто про не вигідні наслідки для потерпілого. Умисел або груба необережність потерпілого позбавляє його повністю або частково права на відшкодування від завдавача шкоди [5, с. 253]. Таким чином, на думку М. М. Агаркова, вина потерпілого, як і вина завдавача шкоди, становить протиправну поведінку. Правомірна поведінка не може бути визнана винною ні тоді, коли мова йде про завдавача, ні тоді, коли дається оцінка поведінки потерпілого [5, с. 254].

Подібні міркування висловлювали О. С. Іоффе, Б. С. Антімонов, К. А. Флейшиц та інші. Так, О. С. Іоффе зазначав, що вина потерпілого поєднує в

собі умисел або необережність та протиправність поведінки [79, с. 194–572]. Вину потерпілої шкоду особи Б. С. Антімонов розглядає, як виявлення в протиправній поведінці справжньої вини (умислу, необережності) [9, с. 200]. К. А. Флейшиц вважала, що вина потерпілого може виявлятися як у протиправній дії, тобто проти закону, так і в дії проти правил соціалістичного співжиття [212, с. 165–166].

Проаналізувавши позицію Верховного Суду СРСР, Б. С. Антімонов зробив такі висновки: 1) поняття вини потерпілого пов'язано із визнанням вини потерпілого однорідним поняттям з поняттям вини правопорушника (інакше неможливо було б співставити «вину кожної зі сторін»); 2) поняття вини потерпілого ніколи не може бути вичерпано моментом фактичної причетності потерпілої особи до завдання шкідливого наслідку: обов'язково вимагається ще момент суб'єктивного докору потерпілого; саме за ступенем вини, а не за ступенем казуальності повинно вирішуватися питання про розмір обмеження відповідальності правопорушника [9, с. 201].

Таким чином, про вину потерпілого мова йде лише у випадках вчинення ним протиправної дії (у нашому випадку вона виявляється у порушенні правил безпеки дорожнього руху). Застосування правила про зменшення розміру відшкодування за наявності грубої необережності потерпілого є санкцією, що застосовується за таке порушення, що не є заходом цивільно-правової відповідальності.

У юридичній літературі зобов'язання, що виникають за наявності винних дій завдавача шкоди та вини потерпілого, називають зобов'язанням із змішаною виною [77, с. 74].

Частими є випадки, коли потерпілими від зіткнення кількох ТЗ є діти, які можуть бути як пасажирами ТЗ, так і пішоходами. При цьому в останньому випадку ДТП можуть вчиняються з вини дітей, їх грубої необережності, а інколи їх пустощів, що спричинили завдання їм шкоди. Наприклад, з вини дітей було вчинено ДТП з потерпілими: в 2016 р. до 30.09. – 552 (загинуло 10, травмовано 346 дітей), у 2015 р. – 721 (загинуло 43, травмовано 757 дітей), у 2014 р. – 862 (загинуло 67, травмовано 873 дітей), у 2013 р. – 969 (загинуло 56, травмовано 1010 дітей), у 2012 р. – 1006 (загинуло 69, травмовано 1036 дітей), у 2011 р. – 1018 (загинуло 75,

травмовано 1027 дітей) [198]. Тому виникає питання про можливість врахування вини потерпілих дітей при визначенні розміру відшкодування шкоди.

У юридичній літературі та судовій практиці пануючою є позиція про те, що поведінка фізичної особи віком до 14 років, як і поведінка недієздатної фізичної особи, не може мати значення при визначенні розміру відшкодування [5, с. 258]. Така позиція є повністю слушною, оскільки малолітні діти належать до категорії тих осіб, які не несуть відповідальності за завдану ними шкоду (ч. 2 ст. 31 ЦК України) [227]. Недієздатні фізичні особи страждають хронічним, стійким психічним розладом, внаслідок чого вони не здатні усвідомлювати значення своїх дій та (або) керувати ними (ч. 1 ст. 39 ЦК України) [227]. У зв'язку з цією обставиною, недієздатні фізичні особи не відповідають за завдану шкоду, а за них таку відповідальність несе опікун (ч. 4 ст. 41 ЦК України) [227].

Таким чином, у зобов'язаннях із відшкодування шкоди немає значення вина та її форми (ступені) малолітніх та недієздатних фізичних осіб як потерпілих від шкоди, оскільки вони перебувають у стані, коли не усвідомлюють значення своїх дій та (або) не здатні ними керувати (ст. ст. 31, 39 ЦК України) [227]. У зв'язку з цією обставиною, такі особи є неделіктоздатними.

Особливість зобов'язань із завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ полягає також у тому, що вина як підстава звільнення від обов'язку відшкодування шкоди має значення у таких випадках:

а) якщо шкода завдана лише одному володільцю – за наявності вини володільця іншого ТЗ (п 2 ч. 1 ст. 1188 ЦК України) [227]. У такому випадку немає значення форма і ступінь вини особи, якій завдано шкоди;

б) якщо шкода завдана всім володільцям за відсутності їх вини. Слід зазначити, що таке правило відсутнє у ЦК України, хоча не є новим для судової практики. Воно сьогодні закріплене у п. 3 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. [155] та п. 8 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156]. Однак не зрозуміло, чому в ЦК України таке правило упущено. Тому пропонуємо доповнити частину першу ст. 1188 ЦК України [227] пунктом

четвертим такого змісту: *«За відсутності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, вона їм не відшкодовується»;*

в) якщо шкода завдана іншим особам за наявності їх вини (наявна вина потерпілого) (ч. 5 ст. 1187 ЦК України) [227]. При цьому для застосування цього правила законодавець вимагає наявність вини потерпілого у формі умислу. У постанові Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. дається роз'яснення поняття умислу потерпілого як протиправної поведінки, коли потерпілий не лише передбачає, але і бажає або свідомо допускає настання шкідливого результату (наприклад, суїцид) (ч. 1 п. 7) [156].

Вищезазначене дозволяє виділити такі особливості вини в зобов'язаннях із завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ:

- на засадах вини виникають зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої володільцям ТЗ, зокрема в разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи або за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди;

- на засадах вини виникають зобов'язання із відшкодування шкоди для володільця ТЗ, якщо його недбалість призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою. При цьому доводиться спірність такої позиції законодавця з таких міркувань: 1) за загальними правилами деліктного права відповідальною особою є той, хто завдав шкоду, – особа, яка неправомірно заволоділа ТЗ; 2) володільець ТЗ виступає потерпілою особою, тому що було порушено його право власності на ТЗ; 3) відсутній причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою володільця ТЗ і завданою шкодою; 4) в адміністративному законодавстві відсутні санкції за таку поведінку потерпілого, тому звинуватити його в порушенні ПДР неможливо;

- вина набуває характер суб'єктивно-об'єктивної категорії, оскільки для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху;

- розмір відшкодування шкоди може бути зменшений судом у випадку, якщо шкода була завдана іншій особі за наявності її (потерпілого) грубої необережності за двох умов: 1) встановлення порушення ПДР внаслідок грубої необережності

потерпілого; 2) шкода має становити спільний наслідок поведінки відповідача (її завдавача) та потерпілого, коли неможливо встановити, яка частина шкоди завдана одним, а яка іншим;

– груба необережність потерпілого не враховується при відшкодуванні додаткових витрат; шкоди, завданої смертю годувальника; витрат на поховання потерпілого;

– вина має значення підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди у випадках: 1) завдання шкоди лише одному – за наявності вини його володільця; 2) завдання шкоди внаслідок умислу потерпілого.

Висновки до розділу 2

Внаслідок взаємодії ТЗ може бути завдано майнову та моральну шкоду. Шкода як умова виникнення зобов'язальних правовідносин повинна відповідати таким умовам: факт завдання шкоди та її розмір доказывается потерпілою особою; має бути наявною, тобто такою, яка ніким не була відшкодована в повному обсязі; для відшкодування моральної шкоди вимагається протиправна діяльність володільця ТЗ.

Загальні вимоги відшкодування шкоди (застосовуються в усіх випадках завдання шкоди): 1) розмір відшкодування визначається за домовленістю сторін (за добровільного виконання обов'язку), а також за рішенням суду за наявності відповідних доказів з боку потерпілого (за примусового виконання обов'язку); 2) шкода відшкодовується в повному обсязі, що залежить від виду порушених прав та інтересів; 3) розмір відшкодування може бути зменшений за рішенням суду у випадках, передбачених законом; 4) збільшення розміру відшкодування допускається законом лише щодо випадків ушкодження здоров'я.

Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, характеризують спеціальні вимоги: 1) розмір відшкодування залежить від форми та ступеня вини осіб, які управляли ТЗ-ДПН, діяльністю якого було завдано шкоди самим ТЗ-ДПН;

2) розмір відшкодування може бути збільшено в разі зростання вартості майна та робіт за умови відсутності вини потерпілого у зволіканні проведення ремонту; 3) для окремих випадків законом встановлені межі відшкодування шкоди (наприклад, у разі зіткнення морських суден); 4) у випадках недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування шкоди, обов'язок сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням покладається на особу, яка застрахувала свою цивільну відповідальність.

Внаслідок взаємодії ТЗ завдається шкода у формі діяльності особи, пов'язаної із ТЗ, який повинен перебувати в цей час у русі. При цьому юридично значимою є дія особи, пов'язана із ТЗ шляхом: 1) зовнішнього виявлення волі особи, коли ТЗ виступає засобом виявлення зовні волі людини; 2) без зовнішнього виявлення волі особи, тобто рух транспорту мимоволі особи.

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, виникають у разі завдання шкоди як протиправною, так і правомірною діяльністю їх володільців.

Протиправна поведінка завдавача шкоди спричиняє виникнення цивільно-правової відповідальності для правопорушника. У цивільному праві протиправний характер завдання шкоди залежить не від наявності вини володільця ДПН, а від факту порушення суб'єктивного права потерпілої особи та норм об'єктивного права. При цьому діє презумпція протиправності, тобто будь-яке завдання шкоди припускається протиправним, якщо не буде доведено, що її завдавач був уповноважений на її завдання.

Правомірна поведінка завдавача шкоди спричиняє можливість застосування такого способу захисту, як пред'явлення вимоги про відшкодування шкоди. До правомірних випадків завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ віднесено самозахист та крайню необхідність. Завдання шкоди при виконанні обов'язків та здійсненні права буде правомірним лише тоді, коли її було завдано у стані крайньої необхідності або самозахисту (зокрема необхідної оборони).

Специфіка завдання шкоди правомірними діями володільця ТЗ полягає в тому, що вона завдається лише у формі умислу. При цьому завдання шкоди не є головною метою діяльності її завдавача.

Шкода, завдана правомірними діями, підлягає відшкодуванню в таких випадках: 1) у разі здійснення особою права на самозахист шкода була завдана не особі, яка вчинила протиправну дію щодо неї, а іншій особі (ч. 2 ст. 1169); 2) у разі завдання шкоди у стані крайньої необхідності (ст. 1171 ЦК України).

При завданні шкоди у стані самозахисту обов'язок відшкодувати шкоду виникає не для безпосереднього її завдавача, а для особи, яка вчинила протиправну дію щодо нього (ч. 2 ст. 1169 ЦК України). Таке правило застосовується за умови, що шкода, завдана способами самозахисту, які відповідають вимогам ст. 19 ЦК України. Винятком є застосування самозахисту працівниками силових структур, для яких межі самозахисту встановлюються спеціальними правовими актами.

У випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ у стані крайньої необхідності, коли завдавач шкоди діє виключно в інтересах третьої особи (пішохода) і сам потерпів шкоди, виникають два самостійні зобов'язання. Одне з них – зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності, суб'єктами якого виступають зі сторони боржника особа, в інтересах якої діяв завдавач шкоди, а зі сторони кредитора – потерпілий. Іншим є зобов'язання із рятування здоров'я та життя фізичної особи, де кредитором виступає завдавач шкоди, а боржником – держава.

Норми про крайню необхідність (ст. 1171 ЦК України) та ДПН (ст. ст. 1187, 1188 ЦК України) повинні застосовуватися одночасно, оскільки: 1) підставою виникнення зобов'язання є правомірне завдання шкоди ДПН, тому обов'язок відшкодувати шкоду становить спосіб захисту порушених прав та інтересів потерпілих осіб, а не захід цивільно-правової відповідальності; 2) має місце розмежування осіб – завдавача шкоди та боржника; 3) зобов'язані суб'єкти щодо відшкодування шкоди визначаються за правилами про крайню необхідність, однак обов'язок відшкодувати шкоду покладається на володільця ТЗ.

Проблему встановлення причинно-наслідкового зв'язку як умови зобов'язань з відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, слід вирішувати через призму причин настання шкідливого наслідку. При цьому найбільш наближеною до шкоди «природною (фізичною, механічною)» причиною вважається дія ТЗ, а решта факторів повинні виступати в якості «причин причини».

Відстоюється позиція про покладення на володільців ТЗ обов'язку відшкодувати шкоду, завдану іншим особам, на засадах їх вини. При цьому пропонується закріпити у ч. 2 ст. 1188 ЦК України такі правила про відшкодування шкоди, завданої іншим особам внаслідок взаємодії ДПН: 1) шкода, завдана з вини однієї особи, яка її завдала, відшкодовується винною особою; 2) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення; 3) за відсутності вини осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, особи, які завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати у рівних частках.

Для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки: 1) прямий (безпосередній) зв'язок, тобто зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом і шкідливим наслідком; 2) необхідний зв'язок, оскільки шкідливий наслідок настає внаслідок прояву шкідливих властивостей транспортного засобу у русі; 3) випадковий зв'язок, оскільки шкідливий наслідок спричиняється взаємодією кількох транспортних засобів.

При цьому в разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох ТЗ іншим особам необхідно встановити такі додаткові зв'язки: між кількома ТЗ; між кількома ТЗ та шкідливим наслідком для інших осіб.

Законодавець надає вині значення обов'язкової умови виникнення таких зобов'язань у випадках:

1) завдання шкоди внаслідок взаємодії ЗТЗ, тому обов'язок відшкодувати шкоду виникає для винного володільця ТЗ на загальних підставах ст. ст. 1166 та 1167 ЦК України;

2) завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН; обов'язок відшкодування шкоди виникає за таких умов:

а) наявності вини лише однієї особи, якщо шкоди завдано володільцю ТЗ. Так, відповідно до ч. 1 ст. 1188 ЦК України у разі завдання шкоди одній особі з вини іншої особи така шкода відшкодовується лише винною особою;

б) наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, якщо шкоди завдано володільцям ТЗ (п. 3 ч. 1 ст. 1188 ЦК України). Для цього випадку у ст. 1188 ЦК України закріплено правило про те, що розмір відшкодування визначається у відповідній частці, що залежить від обставин, які мають істотне значення (п. 3 ч. 1);

г) наявності вини володільця ТЗ, що полягає в недбалості, яка призвела до неправомірного заволодіння ТЗ іншою особою (ч. 4 ст. 1187 ЦК України). У такому випадку обов'язок відшкодувати шкоду виникає спільно для незаконного володільця ТЗ та його власника. При цьому шкода буде відшкодовуватися ними частково, а розмір часток визначається за рішенням суду, який повинен враховувати обставини, що мають істотне значення (ч. 4 ст. 1187 ЦК України).

При завданні шкоди внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН вина набуває характер суб'єктивно-об'єктивної категорії. Це зумовлено тим, що для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення адміністративного обов'язку щодо безпеки дорожнього руху. Суб'єкт, який фактично володіє ТЗ, уже усвідомлює те, що він володіє ДПН, яке у процесі експлуатації створює підвищену небезпеку для оточення щодо завдання шкоди. Відповідно діє презумпція вини.

Особливу увагу приділено вині потерпілої особи, що може бути підставою як зменшення розміру відшкодування шкоди, так і звільнення завдавача шкоди від обов'язку її відшкодування. Автор наголошується, що для цих випадків має значення форма та ступінь вини потерпілого. Умисел потерпілого є підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди (ч. 5 ст. 1187, ч. 1 ст. 1193 ЦК України), а груба необережність потерпілого – для зменшення розміру відшкодування шкоди (ч. 2 ст. 1193 ЦК України). Водночас законодавець закріплює

випадки, коли груба необережність потерпілого не буде враховуватися (ч. 3 ст. 1193 ЦК України, ч. 1 ст. 1195 ЦК України).

Про вину потерпілого мова йде лише у випадках вчинення ним протиправної дії, зокрема порушення ПДР. Застосування правил про звільнення завдавача шкоди від обов'язку її відшкодування або зменшення розміру відшкодування для потерпілого є санкцією, що застосовується за таке порушення, та не є заходом цивільно-правової відповідальності.

РОЗДІЛ 3

СУБ'ЄКТИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ВНАСЛІДОК ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Володілець як суб'єкт відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

Відповідно до загальних положень зобов'язань із відшкодування шкоди обов'язок відшкодувати шкоду покладається на особу, яка її завдала (ч. 1 ст. 1166 ЦК України) [227]. Водночас законодавець встановлює спеціальні вимоги до особи, відповідальної за шкоду, завдану ДТП. Відповідно до ч. 2 ст. 1187 ЦК України [227], шкода, завдана ДТП, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі володіє ТЗ, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Подібного змісту положення містяться також у постановах пленумів ВСУ № 6 від 27.03.1992 р. [155] та Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156].

Таким чином, обов'язок відшкодувати шкоду, завдану ДТП, покладається не на будь-яку особу, а лише на його володільця, яким не завжди виступає його власник.

Термін «володіння» походить з права Стародавнього Риму. Володіння (*possessio*) – це фактичне панування над річчю [63, с. 360]. При цьому римські юристи вважали, що «володіння» не є синонімом «власності». Це спеціальний термін, який має конкретне юридичне значення. Саме під «володінням загалом» розуміли фактичне положення (*res facti*), в силу якого суб'єкт матеріально утримує річ, незалежно від того, чи має він на це право. Відповідно володіння може бути наслідком як власності, так і добросовісного набуття не від власника, а також найму, крадіжки тощо [182, с. 184]. Підтвердження зазначеному ми знаходимо у сентенції Ульпіана: «*Nihil commune habet proprietas cum possessione*», тобто «юридична

приналежність (речі кому-небудь) немає з володінням нічого спільного» (D.41.2.12.1) [60, с. 77].

«Водночас у римському праві, – як пишуть О. А. Підпригора та Є. О. Харитонов, – поняття *possession* («володіння», або ж «посідання») мало подвійне значення: 1) самостійний правовий інститут, не залежний від права власності; 2) одна з правомочностей власника. У першому значенні мають на увазі саме володіння, посідання, а в другому – *yus posidendi* – право володіння» [134, с. 302]. При цьому вчені наголошують: «Слід пам'ятати: посесор (володілець) – це фактичний володар речі, незалежно від наявності права на неї; власник – фактичний володар речі, який до того ж має право власності на неї» [134, с. 302].

У сучасному цивільному праві України відтворено римський підхід щодо розмежування двох понять – «володіння» та «право володіння».

Поняття «володіння» означає можливість особи панувати над річчю. Розрізняють законне та незаконне володіння. Законним є таке володіння, яке ґрунтується на певній правовій підставі, тобто юридичний титул володіння. Правовою підставою законного володіння може бути право власності, договори найму (оренди), позички, підряду тощо. Тому законне володіння завжди породжує для його володільца право володіння. Незаконне володіння означає відсутність у особи правової підстави на володіння річчю, тобто є безтитульним. Незаконні володільці, у свою чергу, поділяються на добросовісних і недобросовісних. Добросовісним володільцем є особа, яка не знала і не могла знати про незаконність свого володіння (ч. 1 ст. 388 ЦК України) [227]. Володілець є недобросовісним, якщо він знав або міг знати, що володіє майном незаконно (ч. 1 ст. 390 ЦК України) [227]. Слід зазначити, що поділ незаконних володільців на добросовісних і недобросовісних має значення для реалізації права власника на витребування майна (ст. 388 ЦК України) [227], розрахунків при витребуванні майна із чужого незаконного володіння (ст. 390 ЦК України) [227], набуття права власності на чуже майно за набувальною давністю (ст. 344 ЦК України) [227].

Водночас «право володіння» застосовується у цивільному законодавстві України у двох значеннях: 1) одна із правомочностей власника; 2) речове право на чуже майно.

У ч. 1 ст. 317 ЦК України зазначається: «Власникові належать права володіння, користування та розпорядження» [227]. Тобто право володіння становить один із елементів змісту права власності, що дозволяє власнику «вчиняти щодо свого майна будь-які дії, які не суперечать закону» (ч. 2 ст. 319 ЦК України) [227]. А це означає, що володільцем такого майна завжди виступає його власник.

Власність необхідно розуміти як явище економічне, а право власності – як явище юридичне. Право власності в цивілістичній науці розглядається в об'єктивному і суб'єктивному розумінні. В об'єктивному розумінні воно означає «сукупність правових норм, які встановлюють і охороняють належність матеріальних благ конкретним суб'єктам, у тому числі визначають підстави та умови виникнення і припинення в них такого права щодо цих благ» [220, с. 280]. У суб'єктивному розумінні право власності означає «передбачене і гарантоване законом право конкретного суб'єкта-власника (громадянина, колективного утворення, держави) здійснювати володіння, користування, розпорядження та інші можливі правомочності щодо належного йому майна на свій розсуд і з будь-якою метою, якщо інше не передбачено законом» [220, с. 280]. Водночас законодавець встановлює загальну заборону щодо використання права власності на шкоду правам, свободам та гідності громадян, інтересам суспільства, погіршувати екологічну ситуацію та природні якості землі (ч. 2 ст. 13 Конституції України, ч. 5 ст. 319 ЦК України) [92; 227].

У ЦК України 2003 р. право володіння віднесено також до видів речових прав на чуже майно (ст. 395, глава 31) [227]. Відповідно володільцем чужого майна є особа, яка фактично тримає його в себе (ч. 1 ст. 397 ЦК України) [227]. При цьому правомірність фактичного володіння презюмується – «володіння вважається правомірним, якщо інше не випливає із закону або не встановлено рішенням суду» (ч. 3 ст. 397 ЦК України) [227].

Щодо правової природи такого права володіння, то О. В. Дзера зазначає, що «володіння – це не право, а факт, фактичне володіння, фактичний стан, за яким володілець має річ і вважає її своєю» [220, с. 482]. Водночас робить висновок науковець: «Володіння як юридичний факт можливе без відповідного правового підґрунтя, тобто без правового титулу – безтитульне володіння. І саме про це безтитульне володіння йдеться» [220, с. 483].

Із такою позицією слід погодитися. Коли мова йде про володіння як вид речового права на чуже майна, то мається на увазі володіння чужою річчю без правової підстави, а не незаконне заволодіння нею (вчинення правопорушення). Така річ може потрапити до володільця як безпосередньо від власника чи іншої особи, яка нею володіла на певній правовій підставі, так і у випадках, коли її власник невідомий. Прикладом такого володіння може бути неповернення володільцем ТЗ його власнику після спливу строку, на який його було йому передано (передача здійснювалася на підставі п. 2.2 ПДР України) [144].

Із викладеного випливає, що поняття «володіння» ширше, ніж поняття «право володіння», оскільки включає як законне володіння (право володіння), так і незаконне володіння.

Після того, як нами було розкрито правову природу поняття «володіння» та його різновиди, слід з'ясувати види володіння, що визначають суб'єкта відшкодування шкоди, завданої взаємодією ТЗ.

Відповідно до ч. 2 ст. 1187 ЦК України [227] обов'язок відшкодувати шкоду, завдану ТЗ, покладається на його законного володільця, тобто на особу, яка на відповідній правовій підставі володіла ТЗ. Таким чином, законодавець звертає увагу на те, що слід враховувати дві обставини у сукупності – наявність правової підстави такого володіння та фактичне володіння ТЗ (експлуатацію такого ДПН).

У юридичній літературі О. О. Красавчиков першим виділив дві ознаки володільця ДПН – юридичну та матеріальну. За юридичною ознакою, особа може розглядатися як володілець ДПН, оскільки вона має певні цивільно-правові правомочності щодо використання відповідним ДПН. До таких правомочностей належить право власності, право оперативного-господарського управління державних

організацій, право володіння і користування наймача та ін. У зв'язку з цим, не є володільцями ДПН, а відповідно зобов'язаними до відшкодування шкоди особами ті громадяни, які здійснювали управління ДПН на підставі трудових відносин з володільцем цього джерела (наприклад, шофери, машиністи, водії трамваїв, пілоти літаків та ін.). Матеріальна ознака полягає в тому, що володільць ДПН повинен реально мати джерело у своєму володінні [192, с. 388–389]. Ідеї вченого віднайшли підтримку в науковому середовищі [37, с. 736], та з ними ми також погоджуємося, оскільки саме встановлення таких двох ознак дозволяє правильно вирішити питання про те, хто саме зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану ДПН.

Розглянемо більш детально правові підстави володіння ТЗ, які становлять юридичну ознаку визначення його володільця. У ч. 2 ст. 1187 ЦК України [227] міститься орієнтовний перелік правових підстав для володіння ТЗ: право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо. У постанові Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388 закріплено більш розширений перелік документів, що становлять правову підставу володіння наземними самохідними ТЗ, зокрема до них віднесено свідоцтво про право на спадщину; копію рішення суду; довідку органу соціального захисту населення, що виділили автомобіль або мотоцикляску; акт приймання-передачі ТЗ, виданий підприємством-виробником або підприємством, яке переобладнало чи встановило на ТЗ спеціальний пристрій; митну декларацію; договір фінансового лізингу; акт про проведений аукціон, постанову, акт про передачу майна стягувачу в рахунок погашення боргу тощо [142].

Найбільш поширеною правовою підставою законного володіння є право власності. ТЗ можуть перебувати у приватній, державній та комунальній власності. Суб'єктами права приватної власності виступають фізичні та юридичні особи (ст. 325 ЦК України) [227]. У державній власності знаходяться ТЗ, які належать державі України (ст. 326 ЦК України) [227]. У комунальній власності є ТЗ, які належать територіальній громаді (ст. 327 ЦК України) [227]. Таким чином, володільцями ТЗ є власники, якими можуть бути фізичні та юридичні особи, держава Україна та територіальні громади.

Вищезазначене дозволяє нам не погодитися зі змістом ч. 2 ст. 1187 ЦК України [227], де обов'язок відшкодування шкоди, завданої ДПН, покладається лише на особу, – фізичну та юридичну. ТЗ також перебувають у власності держави України, територіальних громад, іноземних держав та інших суб'єктів публічного права (ст. ст. 2, 318 ЦК України) [227] та в процесі їх експлуатації може бути завдано шкоди. Така шкода відшкодовується державою, органом місцевого самоврядування або іншим суб'єктом публічного права.

Слід зазначити, що особа, яка володіє ТЗ на праві власності, вказується у реєстраційному талоні, який засвідчує державну реєстрацію ТЗ, що здійснюється відповідними державними органами [76; 142].

Наступною правовою підставою може бути речове право на ТЗ, інше, ніж право власності. До таких підстав законодавець відносить право господарського відання та право оперативного управління (п. 1.6 ст. 1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. Право господарського відання означає речове право суб'єкта підприємництва, який володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника в окремих випадках (ч. 1 ст. 136 ГК України) [33]. Водночас право оперативного управління надається суб'єкту господарювання для здійснення некомерційної господарської діяльності в межах, встановлених законом або наданих власником майна (уповноваженим ним органом) (ч. 1 ст. 137 ГК України) [33].

Не вважається володільцем ТЗ особа, яка керує ТЗ у зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків на підставі трудового договору (контракту) із особою, яка на відповідній правовій підставі володіє ТЗ, якщо з нею укладено цивільно-правовий договір (ч. 3 п. 6 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156]. Зазначене правило було відтворено в судовій практиці також за радянських часів (ч. 3 п. 4 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.; ч. 4 п. 11 постанови № 13 від 5 вересня 1986 р.) [154; 155].

Така позиція пояснюється судовою практикою тим, що «юридична або фізична особа відшкодовує шкоду, завдану їхнім працівником під час виконання

ним своїх трудових (службових) обов'язків» (ч. 1 ст. 1172 ЦК України) [227]. Це зумовлено тим, як зазначає В. Д. Примаєв, що «цивільна дієздатність юридичної особи як правопорушника виявляється у формі вчинення протиправних дій чи бездіяльності органами юридичної особи та її працівниками (у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків), підрядниками при виконанні ними вказівок юридичної особи – замовника і в передбачених законом випадках – учасниками юридичної особи» [148, с. 219].

Для перенесення обов'язку відшкодування шкоди із водія ТЗ на його роботодавця недостатньо встановити наявність трудових зв'язків. Для цього вимагається завдання шкоди водієм «у зв'язку з виконанням ним своїх трудових (службових) обов'язків», тобто під час «виконання ним роботи, зумовленої трудовим договором (контрактом), посадовими інструкціями, а також роботи, яка хоча і виходить за межі трудового договору чи посадової інструкції, але доручається юридичною або фізичною особою, або спричинена необхідністю, як на території роботодавця, так і за її межами. Це можуть бути дії виробничого, господарського, технічного та іншого характеру, вчинення яких безпосередньо входить до службових обов'язків працівника» (постанова Верховного Суду України від 28 січня 2015 р. у справі № 6-229цс14) [139].

Відповідно, виходячи із вищенаведеного, якщо працівник юридичної або фізичної особи завдав шкоди під час керування ТЗ, що належав на правовій підставі роботодавцю, але не у зв'язку із виконанням трудових (службових) обов'язків, то обов'язок відшкодувати шкоду виникає для працівника як фактичного володільця ТЗ, який неправомірно використовував транспортний засіб.

Водночас на таку особу покладається обов'язок відшкодування шкоди, завданої життю чи здоров'ю у зв'язку з використанням ТЗ, що належить роботодавцю, за умови, якщо вона заволоділа ТЗ неправомірно (ч. 4 п. 6 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р.) [156].

На нашу думку, така позиція судової практики є дещо спірною з таких міркувань.

По-перше, завдання шкоди ТЗ породжує спеціальне зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої ДПН. Тому суб'єктом відшкодування шкоди є не будь-яка особа-завдавач шкоди, а лише володілець цього ТЗ. У нашій ситуації володільцем ТЗ виступає фізична або юридична особа, якій він належить на відповідній правовій підставі та з якою працівник перебуває у трудових відносинах.

По-друге, умова про встановлення факту завдання шкоди працівником, у зв'язку з виконанням ним своїх трудових (службових) обов'язків, має значення лише для застосування ст. 1172 ЦК України [227], оскільки для кваліфікації завдання шкоди за ст. ст. 1187 і 1188 ЦК України [227] необхідно встановити факт її походження від ДПН.

По-третє, для встановлення суб'єкта відшкодування шкоди, завданої ДПН, необхідно з'ясувати правомірність володіння таким джерелом. Якщо працівник володів ТЗ правомірно (мав дозвіл роботодавця), то для виникнення для роботодавця обов'язку відшкодування шкоди немає значення факт завдання шкоди у зв'язку з виконанням водієм трудових (службових) обов'язків. Водночас у разі неправомірного заволодіння працівником ТЗ суб'єктом відшкодування шкоди повинна бути особа, яка керувала ним у момент завдання шкоди. При цьому під неправомірним володінням слід розуміти відсутність правової підстави для володіння чужим майном, зокрема ТЗ. Наприклад, працівник вчинив його крадіжку, грабіж або був відсторонений роботодавцем від управління ТЗ, був позбавлений водійського посвідчення тощо. Слід зазначити, що у випадках завдання шкоди ТЗ, яким працівник заволодів неправомірно, працівник буде нести також кримінальну відповідальність (ст. ст. 185, 186, 191 КК України) [99].

По-четверте, неправильним є покладення обов'язку відшкодування шкоди на працівника в разі неправомірного заволодіння ним ТЗ лише тоді, якщо її було завдано життю чи здоров'ю потерпілого (ч. 4 п. 6 постанови № 4 від 1 березня 2013 р.) [156]. Таке правило суперечить змісту ч. 3 ст. 1187 ЦК України [227], де на неправомірного володільця ТЗ завжди покладається обов'язок відшкодувати шкоду, незалежно від її виду, – шкода, завдана майну або життю, здоров'ю.

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про правильність позиції тих науковців, які вважають, що на виникнення зобов'язання щодо відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної шкоди, не впливає та обставина, що шкода була завдана працівником не у зв'язку із виконанням його трудових (службових) обов'язків.

Так, за радянських часів О. О. Красавчиков зазначав, що, по-перше, немає значення, в який час було завдано шкоди – у службовий або неслужбовий, тобто ДПН використовувалося в порядку виконання відповідних виробничих, господарських та інших функцій цього підприємства (організації) або ні. По-друге, немає значення той факт, було доручено ДПН працівнику у процесі виконання ним трудових обов'язків або він без дозволу неправомірно використовував його з особистою метою [192, с. 388–389]. Науковець наголошував на тому, що немає значення, чи використовував водій державну автомашину в особистих потребах у робочий час. В усіх випадках володільцем ДПН є його володілець, а не особа, яка його обслуговувала [192, с. 388–389].

Подібні міркування висловлює сьогодні й Ю. В. Мица, що на виникнення обов'язку володільця ДПН з відшкодування шкоди не впливають такі обставини: «1) в який час було завдано шкоди – службовий або неслужбовий; 2) чи було ДПН ввірено працівнику в процесі виконання ним трудових обов'язків або він самовільно, неправомірно використав його з особистою метою. Проте в разі, якщо громадянину було заборонено керувати ТЗ, а він без дозволу скористався ним з особистою метою, то це діяння вважатиметься неправомірним заволодінням і обов'язок відшкодувати шкоду буде покладено на винну особу» [229, с. 234].

Таким чином, вважаємо за доцільне виключити ч. 4 з п. 6 постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. [156] та викласти перше речення ч. 3 п. 6 цієї постанови у такій редакції:

«Не вважається особою, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, і не несе відповідальності за шкоду перед потерпілим особа, яка перебувала в трудових відносинах на підставі трудового договору (контракту) і завдала шкоди у зв'язку з використанням транспортного засобу, що належить

роботодавцю на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо), якщо з нею укладено цивільно-правовий договір».

Наступною договірною підставою передання володіння ТЗ є договір найму (оренди) ТЗ. При цьому предметом цього договору можуть бути повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні ТЗ (ч. 1 ст. 798 ЦК України) [227].

Відповідно до ст. 804 ЦК України [227], обов'язок відшкодувати шкоду, завдану іншій особі у зв'язку з використанням ТЗ, покладається на наймача, який виступає в якості його володільця.

Слід зазначити, що законодавець допускає можливість передачі в найм ТЗ з екіпажем, який його обслуговує (ч. 2 ст. 798 ЦК України) [227]. При цьому екіпаж не припиняє трудових відносин з наймодавцем, який несе витрати на його утримання (ч. 1 ст. 805 ЦК України) [227]. Із зазначеного випливає, що фактичним володільцем виступає наймодавець, оскільки екіпаж (водій) ТЗ перебуває з ним у трудових відносинах. Подібне тлумачення змісту статті 805 ЦК України дається в юридичній літературі [40, с. 393]. На думку М. В. Логвінової, відповідальність «за шкоду, заподіяну іншим особам у зв'язку з використанням ТЗ, покладається на наймодавця. У свою чергу, наймодавець має право пред'явити до наймача регресну вимогу про відшкодування грошових коштів, сплачених третім особам, якщо доведе, що шкода була заподіяна з вини наймача, адже ТЗ як ДПН на момент заподіяння шкоди фактично знаходиться в управлінні працівників наймодавця (екіпажу ТЗ), і саме він (наймодавець) залишається юридично відповідальним власником ДПН (ст. 1187 ЦК України). У зв'язку з цим, на наймодавця покладається обов'язок щодо страхування ТЗ (ч. 1 ст. 802 ЦК України)» [62, с. 261]. На думку С. Д. Гринько, відповідальність за завдану шкоду покладено на наймодавця, якщо ТЗ передано за договором найму з екіпажем, а у випадку передачі ТЗ за договором найму без екіпажу – на наймача [224, с. 445].

На нашу думку, зміст ст. 805 ЦК України [227] потребує деяких уточнень для того, щоб уникнути різного його тлумачення серед науковців та практиків. Так, пропонуємо доповнити ст. 805 ЦК України [227] частиною четвертою такого змісту:

«Наймодавець зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану іншій особі у зв'язку з використанням ТЗ, відповідно до глави 82 цього кодексу. Він має право зворотної вимоги (регресу) до наймача в розмірі виплаченого відшкодування, якщо доведе, що шкоди було завдано з його вини».

Правовою підставою володіння транспортним засобом може бути й договір підряду, за яким підрядник зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням замовника, а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконану роботу (ч. 1 ст. 837 ЦК України) [227]. За загальним правилом ст. 839 ЦК України [227], підрядник зобов'язаний виконати роботу, визначену договором підряду, зі свого матеріалу і своїми засобами. Водночас договором підряду може бути передбачено інше, що й дозволяє законодавець у ч. 1 ст. 839 ЦК України [227], – виконання роботи з матеріалів і засобів замовника, зокрема ТЗ. Таким чином, володільцем ТЗ, переданого замовником у володіння підряду за відповідним договором, є підрядник.

Право володіння ТЗ може передаватися за договором позики, за яким позичкодавець безоплатно передає або зобов'язується передати користувачеві річ для користування протягом встановленого строку (ч. 1 ст. 827 ЦК України) [227]. Законодавець закріпив правило щодо форми договору позики ТЗ: укладається у письмовій формі і підлягає нотаріальному посвідченню (ч. 4 ст. 828 ЦК України) [227]. Винятком із правила щодо форми договору позики ТЗ є передача у користування наземних самохідних ТЗ, яка може здійснюватися в усній формі. Порядок здійснення передачі права володіння таким ТЗ урегульовано ПДР [144].

По-перше, передавати керування ТЗ можна лише особі, що має при собі посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії. При цьому документом, який підтверджує законність на володіння ТЗ є реєстраційний документ на цей ТЗ (п. 2.2) [144]. Тобто правовою підставою володіння і користування ТЗ у цьому випадку є реєстраційний документ.

По-друге, забороняється передання керування ТЗ особам, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, у хворобливому стані, у стані стомлення або під впливом лікарських препаратів, що

знижують швидкість реакції та увагу, а також особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водінню (п.п. г, г п. 2.9) [144].

Відповідно якщо була здійснена така передача ТЗ із порушенням встановлених законом вимог, то відповідальними за завдану шкоду буде власник ТЗ, а також особа, яка використовує такий ТЗ на законних підставах, як його володілець.

Слід зазначити, що законодавець закріплює випадки, коли передача ТЗ іншим особам є не правом, а обов'язком: 1) працівникам міліції та охорони здоров'я для доставки до найближчого лікувального закладу осіб, які потребують негайної медичної допомоги; 2) працівникам міліції для виконання непередбачених і невідкладних службових обов'язків, пов'язаних із переслідуванням правопорушників, доставкою їх у міліцію та для транспортування пошкоджених ТЗ (п. 2.7 ПДР) [144]. У таких випадках має місце зміна володільця ТЗ і відповідно суб'єкта відшкодування шкоди, завданої іншим особам.

На відміну від договорів підряду, оренди, позички, які належать до двосторонніх правочинів, довіреність є одностороннім правочином, до якого застосовуються загальні правила, встановлені для такого роду правочинів (ст. 245 ЦК України) [227]. Слід зазначити, що за радянських часів та до моменту вступу в силу ЦК України 2003 р. спостерігалася позиція щодо надання судовою практикою довіреності значення підстави для управління ТЗ (п. 11 постанови № 13 від 05.09.1986 р.; п. 4 постанови Пленуму ВСУ № 6 від 27.03.1992 р.) [154; 155]. На сьогодні така позиція щодо значення довіреності як підстави для керування ТЗ змінилася. У ЦК України та постанові Пленуму Вищого спеціалізованого суду України № 4 від 01.03.2013 р. відсутня вказівка на довіреність як іншу правову підставу для законного володіння ТЗ. Якщо має місце передача лише керування ТЗ без передачі права розпорядженням ним, то законодавець не вимагає наявності довіреності для нового його володільця.

На нашу думку, така позиція є слушною. Очевидним є те, що довіреності на управління ТЗ у судовій практиці надається занадто велике значення. Таким чином, вона прирівнюється до титульного володіння. Як справедливо зазначає

К. Б. Ярошенко, термін «довіреність» застосовується в цьому випадку не зовсім вдало. У цьому випадку фактично мова йде про укладення договору позички як безоплатного майнового найму [244, с. 70].

Відповідальними за шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ, можуть бути не лише законні їх володільці. Трапляються випадки, коли шкода завдається особою, яка неправомірно заволоділа ТЗ. У такому випадку відповідальним буде незаконний володілець ТЗ (ч. 3 ст. 1187 ЦК України) [227]. Водночас до часткової відповідальності за рішенням суду може бути притягнуто власника (володільця) ТЗ, якщо неправомірному заволодінню іншою особою ТЗ, механізмом, іншим об'єктом сприяла недбалість її власника (володільця) (ч. 4 ст. 1187 ЦК України) [227]. На нашу думку, позиція законодавства щодо покладення на власника (володільця) ДПН обов'язку із відшкодування шкоди разом із незаконним володільцем є спірною. На цій проблемі ми вже зупинилися в попередньому розділі роботи.

Таким чином, суб'єктом відшкодування шкоди, завданої ТЗ, є його володілець за умови здійснення фактичного володіння ним та за наявності правової (матеріальної) підстави. До таких володільців слід віднести власників ТЗ (фізичних та юридичних осіб, державу Україна, територіальні громади), осіб, які володіли ТЗ на підставі іншого речового права, цивільно-правових договорів, а також тих, кому було тимчасово надано ТЗ у зв'язку із суспільною необхідністю. У випадку неправомірного заволодіння ТЗ і завдання ним шкоди іншій особі, обов'язок відшкодувати таку шкоду покладається на незаконного його володільця.

3.2. Значення страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

Страхові зобов'язання належать до правовідносин, що виникають для захисту майнових інтересів його учасників, а також третіх осіб. Сьогодні найбільш поширеними є страхові зобов'язання щодо страхування цивільно-правової

відповідальності власників ТЗ. Це зумовлено тією обставиною, що в суб'єкта відповідальності може бути недостатньо засобів для відшкодування шкоди. Водночас такий вид страхування захищає завдавача шкоди-страхувальника від майнових втрат внаслідок подання до нього позову про відшкодування шкоди.

У травні 1949 р. було засновано міжнародну систему страхування «Зелена картка» на підставі Женевської рекомендації № 35, що була прийнята Підкомітетом з дорожнього транспорту Економічної комісії Організації Об'єднаних Націй для європейських країн. Створення цієї системи міжнародного страхування дозволило вирішити одну з важливих проблем для населення європейських країн – проблему відшкодування особистої (немайнової) та майнової шкоди потерпілим у ДТП як у межах власної країни проживання, так і за кордоном. Система «Зелена картка» почала діяти з січня 1953 р., коли більшість країн Західної Європи підписали договір про взаємовизнання національних страхових полісів [239].

У подальшому Радою Європейських товариств було прийнято Директиву 72/166/ЄЕС «Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників ТЗ та виконання зобов'язання щодо страхування такої відповідальності» від 24 квітня 1972 р. [238]. Ця Директива спрямована на врегулювання розбіжностей у вимогах національних законодавств у цій сфері, що можуть перешкоджати вільному руху ТЗ та осіб у межах Співтовариства і, як наслідок, впливають на створення та функціонування спільного ринку [238].

До міжнародної системи страхування «Зелена картка» Україна приєдналася у червні 1997 р. на підставі рішення 31 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, засідання якої відбулося у Будапешті. Членство Національного бюро України у цій системі почалося з липня 1998 р. як «перехідного члена». А з січня 2005 р. Україна набула статус «повного члена» у міжнародній системі страхування «Зелена картка» на засіданні 38 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у травні 2004 р. у Люксембурзі. Слід зазначити, що Україна була другою після Естонії пострадянською державою, яка стала членом цієї системи страхування. Інтерес бути членом «Зеленої картки» виник не лише в Україні, а й більшості європейських

країн, оскільки територія України, будучи центром Європи, пов'язує автомобільні потоки Східної і Західної Європи [239].

Вступ України до міжнародної системи страхування «Зелена картка» став однією з причин, з якої Верховна Рада України все-таки прийняла 1 липня 2004 р. Закон про ОСЦПВВНТС [162].

Першу спробу прийняття Закону про ОСЦПВВНТС можна віднести до 1962 р. Один із розробників законопроекту про обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності В. А. Генс розповідав, що в Держстрахуванні при погодженні з керівництвом Мінфіну було створено робочу групу, яка приступила до розробки документів і умов обов'язкового страхування засобів транспорту і цивільної відповідальності за шкоду, завдану особі чи майну при експлуатації засобів транспорту. Але в травні 1962 р. на засіданні Ради Міністрів СРСР цей законопроект було відхилено з причин його завчасності. Наступна спроба відбулася в 1963 р., але з тієї ж причини, що і вперше цей законопроект було відхилено [2, с. 5].

Потреба у запровадженні такого виду обов'язкового страхування особливо назріла після того, як автомобільний вид транспорту набув широкого поширення. Надзвичайне скупчення населення та ТЗ у населених пунктах значною мірою збільшило ризик завдання шкоди життю та здоров'ю людей, а також майну (пішоходів, володільців ТЗ, дорожніх споруд тощо), які не перебували в будь-яких договірних відносинах ні зі страховиком, ні зі страхувальником-володільцем ТЗ. Тобто саме інтенсивність автомобільного руху в більшості визначила долю розвитку правового інституту страхування.

Запровадженню страхування цивільно-правової відповідальності передувало встановлення в законодавстві страхування відповідальності підприємців, які повинні були відшкодовувати збитки, завдані каліцтвом і смертю працівника на виробництві навіть тоді, коли їх вина в завданні шкоди була відсутня. Як зазначав у свій час В. С. Гохман, підприємцю стало вигідніше сплачувати страховій спілці наперед визначену премію, ніж ризикувати в інший рік виплатою значної суми

потерпілим робітникам: страхування робило їх розрахунки більш надійними, а прибуток більш стабільним [34, с. 8].

Страхування цивільно-правової відповідальності володільців ТЗ одержало особливо широке поширення після Другої світової війни. При цьому силу гальмування, потужність двигуна і швидкість машин було покладено в основу розрахунків розміру страхових внесків по страхуванню цивільної відповідальності володільців автотранспорту.

Значення договору цивільно-правового страхування відповідальності полягає в тому, що він захищає страхувальника від фінансових втрат, які він може понести внаслідок подання до нього позовів про відшкодування шкоди, завданої третій особі. Водночас система страхування захищає й майнові інтереси третіх осіб, потерпілих від завданих збитків, оскільки у винного суб'єкта відповідальності може бути недостатньо засобів для відшкодування шкоди [136, с. 7]. Найбільш істотні майнові наслідки спричиняє завдання шкоди внаслідок дорожньо-транспортних пригод. У зв'язку з цими обставинами, до обов'язкових видів страхування у більшості країн світу, насамперед, віднесено страхування відповідальності володільців ТЗ перед потерпілими особами.

До прийняття спеціального закону цивільно-правова відповідальність була об'єктом страхування, але в добровільній формі. До моменту появи приватних страхових організацій Держстрах здійснював страхування автоцивільної відповідальності на підставі Правил добровільного страхування цивільної відповідальності володільців ТЗ, затверджених Міністерством фінансів СРСР 14 січня 1991 р. № 5 [145].

На сьогодні існує низка проблемних питань у сфері страхування цивільно-правової відповідальності на випадок завдання шкоди взаємодією ТЗ, зокрема щодо обчислення розміру страхового відшкодування, розподілу між страховиками обов'язку здійснення страхового відшкодування за декількома договорами страхування одного предмета, черговості подання регресного позову і позову про відшкодування шкоди ТЗ до завдавача шкоди і виконання судових рішень за цими

позовами, визначення зобов'язаного суб'єкта страхових відносин, якщо шкоду було завдано ТЗ при буксируванні іншого ТЗ та ін.

Страхування цивільної відповідальності наділено особливим правовим режимом застосування. Тому об'єктом страхування виступає не конкретне особисте майно фізичної чи юридичної особи, як при майновому страхуванні, не настання певних подій, пов'язаних із життям і працездатністю фізичної особи, які уклали договір, що характерно для особистого страхування, а цивільно-правова відповідальність володільців ТЗ перед третіми особами. Цивільно-правова відповідальність завжди передбачає настання негативних майнових втрат для правопорушника, тому безпосереднім об'єктом страхування відповідальності є майнові (економічні) інтереси потенційних відповідачів, які завдали шкоди життю, здоров'ю, майну потерпілих осіб (ст. 5 Закону про ОСЦПВВНТС) [162], що в кожному страховому випадку виражаються в конкретній грошовій формі. Як слушно зазначає Р. В. Собо́тник, страховий інтерес страхувальника пов'язаний зі звільненням від цивільно-правової відповідальності за наслідки завдання шкоди третім особам ДПН [188, с. 4].

Страхування цивільно-правової відповідальності завжди здійснюється на випадок настання ДТП, тобто події, що сталася під час руху ТЗ, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані майнові збитки (ст. 1.12 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. Для володільця ТЗ інтерес полягає в тому, що при страхуванні цивільної відповідальності він звільняється від виплати відшкодування, яка покладена на нього за законом, якщо тільки не буде доведено, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

Особливість страхування цивільно-правової відповідальності також полягає в тому, що підставою виникнення страхових правовідносин є закон і договір страхування.

Страхове відшкодування здійснюється на підставі закону у випадках, коли шкода була завдана особами, які звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України: а) учасники бойових дій та інваліди війни; б) інваліди I групи, які особисто керують належними їм ТЗ;

в) особи, що керують ТЗ, належним інваліду І групи, у його присутності. Суб'єктами відповідальності за шкоду, завдану такими особами, є МТСБУ (ст. 13-1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

За договором страхування страховик бере на себе зобов'язання в разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору (ст. 16 Закону України «Про страхування») [161]. При цьому відповідно до Закону України «Про страхування» страхові правовідносини можуть виникати на підставі договору добровільного страхування (п. 12 ст. 6) та договору обов'язкового страхування (п. 9 ст. 7) [161].

Таким чином, законодавець надає фізичним особам, які зобов'язані укласти договір страхування згідно з Законом про ОСЦПВВНТС [162], також і право укласти договір добровільного страхування. Однак для володільця ТЗ бути стороною страхових правовідносин при страхуванні цивільно-правової відповідальності є, насамперед, обов'язком, а не правом. Про це мова йде у ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [160], де зазначено, що водій зобов'язаний у випадках, передбачених законом, мати при собі страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ. Подібного змісту норма розміщена також у підп. г п. 2.1 ПДР [144].

«Відмінність договору обов'язкового страхування від договору, укладеного на підставі диспозитивної норми закону, полягає в тому, що страхувальник обмежений у свободі договору з приводу укладення чи неукладення. Страхувальник вільний тільки у виборі страховика, з яким укладається такий договір страхування. Обов'язкове страхування є окремим прикладом спонукання до укладення цивільно-правового договору (ст. 648 ЦК України)» [62, с. 805]. Той, хто не виконав покладеного на нього обов'язку укласти договір страхування або виконав цей обов'язок неналежним чином, тим самим зобов'язується виплатити страхову виплату при настанні страхового випадку в повній відповідності з умовами цього

договору [62, с. 806]. При цьому від обов'язкового страхування слід відрізняти державне соціальне страхування, яке має елементи цивільних відносин страхування, однак регулюється спеціальним законодавством. Відмінність таких видів обов'язкового страхування полягає в тому, що воно здійснюється не на підставі договору, а прямою вказівкою, навіть у випадку добровільного страхування, зокрема на підставі письмової заяви до Фонду соціального страхування від нещасних випадків [62, с. 806–807].

Договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ укладається шляхом видання страхового полісу, який забезпечує цивільну відповідальність власників ТЗ, що, звичайно, знаходяться на її території. Страховий поліс має подвійне значення: 1) виступає єдиною формою договору страхування; 2) посвідчує факт укладення цього договору (п. 1.8 ст. 1 Закону про ОСЦПВНТС) [162].

Страховий поліс повинен покривати будь-яку шкоду майну, життю чи здоров'ю, завдану: 1) на території держав-членів; 2) громадянам держав-членів під час безпосереднього перетинання території, що знаходиться між двома територіями, де є чинним Договір про заснування Європейського економічного співтовариства, у випадку, коли жодне з національних бюро страховиків не відповідає за територію, яку перетинають громадяни.

Договір міжнародного страхування укладається шляхом видання страхового сертифіката «Зелена картка», який є обов'язковим для виїзду ТЗ, зареєстрованого в Україні, до країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» (ст. 16 Закону про ОСЦПВНТС) [162].

Особливість договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ також полягає в тому, що його чинність пов'язується з ТЗ, а не з його власником чи володільцем. Тому законодавець застосовує термін «забезпечений ТЗ», тобто ТЗ, зазначений у договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови його експлуатації особами, відповідальність яких застрахована (ст. 1.7 Закону про ОСЦПВНТС) [162]. У зв'язку з цим, зміна власника забезпеченого ТЗ спричиняє

зміну особи-страхувальника. Відповідно до ст. 20-1 Закону про ОСЦПВВНТС [162] права та обов'язки страхувальника переходять до нового власника (особи, яка прийняла такий ТЗ у свою власність за договором, чи одержала забезпечений ТЗ у спадщину, правонаступника, якщо страхувальник – юридична особа припиняється і встановлюються його правонаступники). Крім того, цей договір поширює дію також на інших осіб, які правомірно володіють забезпеченим ТЗ (ст. 1.4 Закону про ОСЦПВВНТС) [162], тобто на всіх осіб, відповідальність яких за шкоду, завдану забезпеченим ТЗ, застрахована.

У разі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ страховик може виплатити страхове відшкодування, яке належить страхувальнику, безпосередньо потерпілій особі, тобто юридичній та фізичній особі, життю, здоров'ю та (або) майну яких завдана шкода внаслідок ДТП з використанням ТЗ (ст. 1.3 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Страхові зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, поділяються на окремі види за різними критеріями.

Страхові зобов'язання розрізняють, залежно від особи, яка буде здійснювати страхове відшкодування, зокрема зобов'язання в яких шкоду відшкодовує:

1) страховик, який виступає зобов'язаною особою, як сторона договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (ч. 1 ст. 22.1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162];

2) МТСБУ, що за законом зобов'язане здійснити відшкодування шкоди, винуватцями якої є особи, зазначені у ст. 13 Закону про ОСЦПВВНТС [162]. Таке відшкодування відоме як регламентна виплата (ч. 2 ст. 22.1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Таким чином, обов'язок здійснити страхове відшкодування покладається на страховика або МТСБУ, залежно від підстави виникнення страхового зобов'язання. При цьому страхове відшкодування включає відшкодування шкоди, яка буває відповідно до Закону про ОСЦПВВНТС [162] трьох видів:

- 1) шкода, завдана життю, здоров'ю потерпілого (ст. 23.1);
- 2) моральна шкода (ст. 23.1);

3) шкода, завдана майну потерпілого (ст. 28).

При цьому право на відшкодування моральної шкоди виникає лише у разі завдання шкоди життю, здоров'ю потерпілого (ст. 23.1) [162].

Слід зазначити, що розмір страхового відшкодування залежить від підстави виникнення страхових зобов'язань, виду шкоди та її оцінки. Розглянемо окремо кожний вид шкоди та порядок визначення розміру страхового відшкодування.

До шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілого, включається шкода, пов'язана з: а) лікуванням потерпілого; б) тимчасовою втратою працездатності потерпілим; в) стійкою втратою працездатності потерпілим; г) смертю потерпілого; д) моральна шкода (ст. 23.1 Закону про ОСЦПВНТС) [162].

Страхове відшкодування шкоди, пов'язаної з лікуванням потерпілого, здійснюється незалежно від того, де та ким були надані такі медичні послуги (у закладі охорони здоров'я, медичним піклуванням, лікуванням у домашніх умовах, придбання ліків). Для таких виплат має значення лише підтвердження документально таких витрат та необхідність їх здійснення в інтересах потерпілого. Виняток із зазначеного правила законодавець встановлює для відшкодування витрат, пов'язаних з лікуванням потерпілого в іноземній державі. Для здійснення такого відшкодування обов'язковою умовою є те, щоб лікування було узгоджено з особою, яка має його здійснити (ст. 24.1 Закону про ОСЦПВНТС) [162].

Законодавець застосовує різні підходи до визначення розміру страхового відшкодування в разі втрати потерпілим працездатності. При цьому вони залежать від характеру втрати працездатності потерпілим – тимчасова чи стійка.

Якщо неотримані доходи потерпілим пов'язані з тимчасовою втратою працездатності, то вони обчислюються за весь час втрати працездатності в порядку, встановленому у ст. 25 Закону про ОСЦПВНТС [162]: 1) якщо потерпілий працює, то відшкодовується неотримана середня заробітна плата; 2) якщо потерпілий забезпечує себе роботою самостійно, то відшкодовується різниця між доходом за попередній календарний рік та доходом, отриманим у календарному році, в якому він став непрацездатним; 3) якщо потерпілий не працює, то

виплачується відшкодування не менше встановленої законом мінімальної заробітної плати.

За правилами параграфу 2 глави 82 ЦК України [227] визначається розмір відшкодування шкоди, пов'язаної із стійкою втратою потерпілим працездатності.

У разі завдання шкоди смертю потерпілого страхове відшкодування виплачується за наявності двох обов'язкових умов: а) смерть потерпілого настала протягом одного року після ДТП; б) смерть потерпілого перебуває у прямому зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою (ст. 27.1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. При цьому страхове відшкодування включає такі виплати: а) середньомісячний зарібок (дохід) потерпілого, що виплачується кожній особі, яка має право на це в рівних частках, згідно зі ст. 1200 ЦК України [227]; б) витрати на поховання, що сплачуються особі, яка їх здійснила; в) витрати на спорудження надгробного пам'ятника на вимогу особи, яка їх здійснила; г) моральна шкода, що виплачується чоловіку (дружині), батькам (усиновлювачам), дітям (усиновленим) померлого (ст. 27 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Законодавець у Законі про ОСЦПВВНТС для окремих випадків завдання шкоди життю та здоров'ю потерпілого встановив максимальні розміри страхового відшкодування (регламентної виплати) (ст.ст. 26–1, 27.3, 27.4) [162], а також мінімальні такі розміри (ст. ст. 24.3, ст. 26.2, 27.2) [162].

Страхове відшкодування шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілого, здійснюється у межах страхової суми, що зазначається у страховому полісі. Водночас у випадках, коли обов'язок здійснити страхове відшкодування покладається на МТСБУ, розмір цієї регламентної виплати обмежується сумою у 100 тисяч гривень на одного потерпілого (ст. 9.3 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. Це означає, що загальний розмір страхового відшкодування шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілого, а також моральна шкода не можуть перевищувати розміру страхової суми, встановленої законом або договором стосовно цього страхового випадку.

При цьому розмір страхового відшкодування визначається без врахування розміру франшизи, оскільки при відшкодуванні шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілого, франшиза не застосовується (ст. 12.2 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Наступний вид страхових зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої майну потерпілого, пов'язаний із: а) пошкодженням чи фізичним знищенням ТЗ; б) пошкодженням чи фізичним знищенням доріг, дорожніх споруд, технічних засобів регулювання руху; в) пошкодженням чи фізичним знищенням майна потерпілого; г) проведенням робіт, необхідних для рятування потерпілих від ДТП; д) пошкодженням ТЗ, використаного для доставки потерпілого до відповідного закладу охорони здоров'я, чи забрудненням салону цього ТЗ; е) евакуацією ТЗ з місця ДТП (ст. 28 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Законодавець розрізняє два види шкоди, завданої транспортному засобу потерпілого: пошкодження та фізичне знищення. Залежно від виду шкоди, по-різному визначається розмір страхового відшкодування. Якщо ТЗ було пошкоджено, то до страхового відшкодування включаються витрати на його відновлювальний ремонт, а також за необхідності витрати на евакуацію ТЗ до стоянки та плата за послуги стоянки (ст. 29 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

По-іншому визначається розмір страхового відшкодування, якщо ТЗ був фізично знищеним, тобто якщо його ремонт є технічно неможливим чи економічно необґрунтованим. При цьому економічно необґрунтованим є ремонт, якщо витрати на відновлювальний ремонт ТЗ перевищують вартість ТЗ до ДТП. У такому випадку страхове відшкодування становить різницю між вартістю ТЗ до та після ДТП, а також витрати на евакуацію ТЗ з місця цієї пригоди (ст. 30 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Слід зазначити, що розмір страхового відшкодування шкоди, завданої транспортному засобу, повинен бути документально підтвердженим аварійним сертифікатом (рапортом), звітом (актом) чи висновком про оцінку, виконаним аварійним комісаром, оцінювачем або експертом.

Страхове відшкодування шкоди, завданої майну потерпілого, здійснюється також у межах страхової суми, що зазначається у страховому полісі. Якщо

регламентну виплату має проводити МТСБУ, то ця виплата здійснюється у межах 50 тисяч гривень на одного потерпілого. А якщо загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує п'ятикратну страхову суму, то кожному потерпілому відшкодування пропорційно зменшується (ст. 9.2 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. При цьому на розмір страхового відшкодування впливає франшиза, розмір якої встановлюється в договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Відповідно до ст. 9 Закону України «Про страхування» [161], франшиза – це частина збитків, що не відшкодовується страховиком згідно з договором страхування. Тобто франшиза враховується при визначенні розміру страхового відшкодування лише в тому випадку, коли вона встановлена безпосередньо договором страхування. При цьому законодавець при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ обмежує волю сторін тим, що розмір франшизи не може перевищувати 2 відсотки від страхової суми, в межах якої відшкодовується шкода, завдана майну потерпілого (ст. 12 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Деякі суди роблять помилкові висновки про включення франшизи до розміру страхового відшкодування та стягнення її зі страховика [157]. Такі рішення є неправильними, оскільки відповідно до ч. 2 ст. 12.1 Закону про ОСЦПВВНТС «страхове відшкодування завжди зменшується на суму франшизи» [162]. По-іншому визначається розмір страхового відшкодування шкоди, завданої майну внаслідок ДТП: обов'язок відшкодувати суму франшизи в повному розмірі має страхувальник або особа, відповідальність якої застрахована.

Специфіка страхових зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої взаємодією ТЗ, полягає в тому, що не будь-яка шкода буде відшкодовуватися страховиком. У ст. 32 Закону про ОСЦПВВНТС [162] закріплено перелік видів шкоди, яка не підлягає відшкодуванню страховиком, як правило, це шкода, завдана самому забезпеченому транспортному засобу, його водієві, пасажиром тощо.

У таких випадках потерпіла особа може отримати страхове відшкодування за договором майнового або особистого страхування.

Законодавець закріплює підстави для відмови страховика або МТСБУ у здійсненні страхового відшкодування. При цьому основним критерієм для такої відмови є вина страхувальника, водія ТЗ та потерпілого, що полягає в такому: 1) навмисні дії, спрямовані на настання страхового випадку; 2) умисний злочин, що призвів до страхового випадку; 3) невиконання потерпілим або іншою особою, яка має право на відшкодування, своїх обов'язків, що призвело до неможливості страховика або МТСБУ встановити всі обставини завдання шкоди; 4) неподання заяви про страхове відшкодування (ст. 37.1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162].

Таким чином, підставою для здійснення страхового відшкодування є настання страхового випадку, пов'язаного із завданням шкоди ненавмисно третій особі в результаті використання ТЗ.

Серед загальних засад цивільного законодавства у ст. 2 ЦК України [227] називається свобода договору, яку С. М. Бервено правильно визнає принципом договірності права, оскільки сторони вільні в укладенні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору [19, с. 118]. Не є винятком страхові зобов'язання, для яких законодавець надає можливість одній особі укласти декілька договорів страхування з кількома страховиками, за якими буде застрахований один предмет, зокрема майнові інтереси, пов'язані з цивільно-правовою відповідальністю. При цьому підставою виникнення страхових правовідносин можуть бути договори обов'язкового та добровільного страхування цивільно-правової відповідальності. Істотна умова дійсності цих договорів – при укладенні наступного договору страхування повідомити страховика про інші договори страхування, укладені щодо об'єкта, який страхується. Інакше новий договір страхування є нікчемним (п. 3 ч. 1 ст. 989 ЦК України) [227].

Незважаючи на можливість укладення декількох договорів страхування одного об'єкта, що страхується, у різній формі, на законодавчому рівні не врегульовано порядок здійснення страхового відшкодування декількома страховиками. У Законі України «Про страхування» врегульовано лише відносини із співстрахування, що означає можливість страхування за одним договором та за згодою страхувальника кількома страховиками одного предмета (ст. 11) [161].

Водночас у спеціальних правилах для кожного виду добровільного страхування, що розробляються кожним страховиком і підлягають реєстрації в уповноваженому органі при видачі на це ліцензії, страховики, як правило, закріплюють порядок здійснення страхового відшкодування у такій ситуації з метою захисту своїх майнових інтересів [146].

На відміну від вітчизняного законодавства, страхове законодавство зарубіжних країн приділяє значну увагу цьому питанню. Наприклад, у Законі Латвійської Республіки «Про договір страхування» дві статті присвячено розподілу виплат страхового відшкодування за наявності декількох договорів страхування залежно від форми страхування. Так, якщо при страхуванні цивільно-правової відповідальності одна особа застрахувала свою відповідальність у декількох страховиків, кожний страховик сплачує страхове відшкодування пропорційно встановленому договорами страхування ліміту відповідальності (ч. 2 ст. 37) [125]. При цьому страховики можуть домовитися про інший порядок виплати страхового відшкодування, якщо з цим погоджується страхувальник (ч. 4 ст. 37) [125]. Якщо об'єкт застраховано одночасно відповідно до обов'язкового і добровільного страхування, виплата відшкодування за добровільним страхуванням здійснюється незалежно від умов виплати відшкодування за обов'язковим страхуванням (ст. 38) [125]. В останній ситуації виплата страхового відшкодування не може перевищувати збитки, завдані страхувальнику в страховому випадку (ст.ст. 35, 38) [125]. Тобто із зазначеного випливає, що у разі страхування відповідальності відповідно до договорів обов'язкового і добровільного страхування відсутня перевага у здійсненні страхового відшкодування однієї форми страхування над іншою (спочатку може здійснюватися виплата як за договором обов'язкового, так і добровільного страхування). При цьому основною вимогою такого відшкодування шкоди є не перевищення фактично понесених збитків від страхового випадку.

На нашу думку, розподіл між страховиками страхового відшкодування за декількома договорами страхування цивільно-правової відповідальності може здійснюватися в такому порядку.

По-перше, у разі укладення декількох договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності кожний страховик зобов'язаний відшкодувати оцінену шкоду, завдану внаслідок ДТП третій особі пропорційно страхової суми, розмір якої встановлено у страховому полісі. При цьому сукупний розмір страхового відшкодування за цими договорами не може перевищувати фактичний розмір шкоди, завданої третій особі.

По-друге, якщо укладено декілька договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ в обов'язковій і добровільній формах, розподіл страхового відшкодування між страховиками може відбуватися таким чином: за договором обов'язкового страхування виплата страхового відшкодування здійснюється у межах страхової суми, а в разі недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування завданої шкоди страховик за договором добровільного страхування зобов'язаний сплати потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням. Такий механізм розподілу страхового відшкодування між страховиками буде повною мірою справедливим, оскільки інтерес особи-страхувальника в укладенні договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності полягає, насамперед, у тому, що у випадку перевищення фактичного розміру шкоди, завданої дорожньо-транспортною пригодою, над страховою сумою, встановленою договором обов'язкового страхування, інший страховик за договором добровільного страхування її відшкодує.

На підставі вищезазначеного пропонуємо доповнити статтю 22 Закону про ОСЦПВВНТС [162] пунктами 22.3 та 22.4 такого змісту:

«22.3. У разі укладення однією особою договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності з декількома страховиками кожний страховик зобов'язаний відшкодувати оцінену шкоду пропорційно до страхової суми, розмір якої встановлено у страхових полісах. Сукупний розмір страхового відшкодування не може перевищувати фактичний розмір завданої шкоди.

22.4. У разі укладення однією особою договору обов'язкового та договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності з декількома

страховиками страховик за договором обов'язкового страхування відшкодовує оцінену шкоду в межах страхової суми, розмір якої встановлено у страховому полісі, а в разі недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування завданої шкоди страховик за договором добровільного страхування зобов'язаний сплати потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням».

Як і в зобов'язаннях із завдання шкоди, страхові зобов'язання можуть породжувати регресні зобов'язання, що полягають у можливості подання страховиком або МТСБУ регресного позову до страхувальника, водія ТЗ, юридичної особи, що відповідає за стан дороги, або до особи, яка завдала шкоду умисно (ст. 38.1.1 Закону про ОСЦПВВНТС) [162]. При цьому, як слушно зазначає Л. А. Зубкова, за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ страховик не може отримати право зворотної вимоги до винної особи (регресу) у порядку ст. 1191 ЦК України [74, с. 57]. Оскільки страховик діє відповідно до договору страхування, то в нього, а також МТСБУ, виникає право на регресний позов у виключних випадках, передбачених законом (ст. ст. 38.1.1, 38.2 Закону про ОСЦПВВНТС) [227].

Особливість регресних зобов'язань Р. С. Березовський вбачає у такому: «По-перше, воно є похідним від іншого (основного) зобов'язання; по-друге, один або всі його учасники — також суб'єкти основного зобов'язання; по-третє, виконання одним учасником зобов'язання або навіть саме його виникнення зумовлюється діями або бездіяльністю осіб, з якими в майбутньому і встановлюються регресні зобов'язання. Підставами виникнення регресного зобов'язання є: 1) виконання боржником свого обов'язку перед кредитором; 2) виконання обов'язку за третю особу» [20, с. 268–272].

Таким чином, до особи, винної у завданні шкоди при використанні ТЗ, може бути подано декілька позовів, зокрема від потерпілої особи або потерпілих осіб — позов про відшкодування шкоди, а також від страховика — регресний позов. При цьому законодавець не вирішує питання щодо можливості надання пріоритету одному з цих позовів у першочерговості подання та виконання рішення по ньому.

Вирішення цього питання має істотне значення для забезпечення захисту майнових інтересів як потерпілих, так і страховика. Наприклад, здійснивши виплату за рішенням за регресним позовом страховика, завдавач шкоди вже є неплатоспроможним у виконанні рішення за позовом потерпілого.

На увагу заслуговує позиція розробників Закону Латвійської Республіки «Про договір страхування» від 10.06.1998 р., які встановили такі правила щодо регресного позову: 1) якщо виплачене страховиком страхове відшкодування покриває лише частину завданих збитків, страховик своїм правом на регресний позов може скористатися лише після того, як застрахована особа подала до суду позов до особи, відповідальної за завдані збитки, які не покриті страховим відшкодуванням; 2) відповідно до судової постанови про відшкодування шкоди стягнення з відповідальної особи насамперед здійснюється на користь потерпілого, і лише після того, як повністю було відшкодовано збитки потерпілому, стягнення здійснюється на користь страховика (ст. 40) [125].

Вважаємо, що ідея, закладена у вищезазначені правила про регресний позов Латвійської Республіки, може бути запозичена до вітчизняних правил про регресний позов за договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ. Пріоритет повинен бути наданий захисту майнового інтересу потерпілих осіб над страховиками з таких міркувань. По-перше, страховик здійснює виплату страхового відшкодування із грошового фонду, що формується шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами (страхувальниками) страхових платежів, одним із яких виступає завдавач шкоди. По-друге, страхова діяльність є ризиковою для страховика. У зв'язку із цією обставиною, законодавець допускає перестрахування, тобто страхування одним страховиком на визначених договором умовах ризику виконання частини своїх обов'язків перед страхувальником у іншого страховика (ст. 12 Закону України «Про страхування») [161].

Пропонуємо ст. 38 Закону про ОСЦПВВНТС [162] доповнити пунктами 38.3.1 та 38.3.2 такого змісту:

«38.3.1. Якщо виплачене страховиком страхове відшкодування покриває лише частину завданої шкоди, страховик своїм правом на регресний позов може скористатися лише після того, як потерпіла особа подала до суду позов до особи, відповідальної за завдану шкоду, що не покрита страховим відшкодуванням.

38.3.2. За рішенням суду про відшкодування шкоди стягнення з особи, відповідальної за завдану шкоду, насамперед, здійснюється на користь потерпілого і лише після того, як повністю буде відшкодовано завдану йому шкоду, стягнення здійснюється на користь страховика».

Внаслідок аналізу судової практики розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування, Верховним Судом України було зроблено висновок про те, що суди часто регресом визнають суброгацію.

Прикладом цього є рішення Комсомольського районного суду м. Херсона, за яким у порядку регресу постановлено стягнути з особи, винної в завданні шкоди через пошкодження ТЗ і яка не застрахувала свою цивільно-правову відповідальність, на користь страхової компанії, яка сплатила страхове відшкодування потерпілому.

Із встановлених судом обставин вбачається, що винним у вчиненні ДТП визнано А., який не застрахував свою цивільно-правову відповідальність. Страхова компанія «Моторне (транспортне) страхове бюро» виплатила своєму страхувальнику С., який постраждав внаслідок ДТП, страхове відшкодування і звернулася до суду з позовом про відшкодування з А. понесених витрат у порядку регресу. Суд, ухвалюючи рішення, також визначив, що правовідносини між сторонами регулюються ст. 1191 ЦК України (регрес). При цьому суд не звернув уваги, що зобов'язання з відшкодування шкоди, яке виникло в А. перед С., збереглося, однак у ньому змінилася сторона (кредитор), і ці правовідносини повинні регулюватися ст. 993 ЦК України (суброгація) [201].

Іншим прикладом такої ситуації є рішення Господарського суду м. Києва про стягнення з Приватного акціонерного товариства «ХДІ «Страхування» на користь Приватного акціонерного товариства «Страхова компанія «АХА «Страхування» двадцять три тисячі дев'яtsel шістдесят однієї грн. 40 коп. виплати страхового

відшкодування в порядку регресу. При цьому суд прийняв це рішення на підставі ч. 1 ст. 1191 ЦК України та ст. 993 ЦК України. Таким чином відбулося змішування регресної вимоги та суброгації, хоча у цій ситуації правовідносини повинні регулюватися як відносини із суброгації [195].

Суброгацією є «перехід до страховика, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, в межах фактичних затрат права вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завданий збиток» (ст. 993 ЦК України [227]; ст. 27 Закону України «Про страхування» [161]). Для суброгації законодавець закріплює спеціальний правовий режим застосування.

По-перше, суброгація означає заміну суб'єкта зобов'язання із завдання шкоди. При цьому має місце заміна активного суб'єкта – кредитора: потерпіла особа, яка виступає страхувальником за договором страхування, уступає своє право вимоги, яке має до відповідальної особи, третій особі, якою є страховик. А це означає, що за такої заміни суб'єктного складу деліктне зобов'язання не припиняється, оскільки шкода не відшкодована особою, яка її завдала.

По-друге, суброгація виникає у страховика на підставі того, що він виконає в повному обсязі обов'язок за договором страхування перед страхувальником, тобто здійснить виплату страхового відшкодування.

По-третє, об'єктом суброгації є право вимоги, що обмежується розміром страхового відшкодування, яке виплатив страховик на користь страхувальника-потерпілого, у розмірі фактичних витрат. Таким чином, у разі застосування суброгації, особа, яка завдала шкоди, зобов'язана буде відшкодувати страховику лише фактичні витрати страховика, а не відшкодувати шкоду, завдану потерпілій від правопорушення особі в повному обсязі.

По-четверте, суброгація застосовується лише в разі укладення договору майнового страхування. Це означає, що за законодавством про страхування України законодавець не допускає можливість застосування суброгації для випадків особистого страхування та страхування відповідальності.

Слід зазначити, що в деяких країнах колишнього Радянського Союзу суброгація застосовується як у випадках укладення договору страхування майна, так і договору страхування відповідальності.

Для ЦК Республіки Білорусь характерним є те, що у законодавчому документі застосовується термін «суброгація», яким позначається перехід до страховика прав страхувальника на відшкодування збитків (ст. 855) [43]. Суброгація застосовується в разі укладення договорів майнового страхування та страхування відповідальності. При цьому договором страхування може бути передбачена умова про заборону суброгації, крім випадків завдання шкоди навмисно.

Термін «суброгація» міститься також у цивільному законодавстві Російської Федерації (ст. 965 ЦК) [46]. У страхових зобов'язаннях суброгація застосовується при страхуванні та страхуванні цивільно-правової відповідальності, хоча підставою виникнення таких правовідносин є договір майнового страхування. Це зумовлено тим, що за договором майнового страхування можуть бути застраховані як ризик втрати (загибелі), нестачі або пошкодження певного майна та ризик збитків від підприємницької діяльності через порушення своїх обов'язків контрагентами підприємця, так і ризик відповідальності за зобов'язаннями, що виникають внаслідок завдання шкоди життю, здоров'ю або майну інших осіб, а також ризик цивільної відповідальності за договором, якщо це передбачено законом (ст. 929 ЦК Російської Федерації) [227].

Серед науковців та практиків у сучасній вітчизняній юридичній літературі ведуться дискусії щодо можливості застосування суброгації при страхуванні цивільно-правової відповідальності.

На думку Л. А. Зубкової, положення суброгації не можуть бути застосовані за договором страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ. По-перше, предметом договору страхування цивільно-правової відповідальності є майновий інтерес, що полягає у страхуванні відповідальності. По-друге, за цим договором особа, яка забезпечила ТЗ, превентивно вживає заходи щодо реалізації обов'язку боржника у зобов'язанні з відшкодування шкоди у порядку глави 82 ЦК України. По-третє, особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність,

зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням. А це означає, що страховик не набуває статусу особи, що відшкодувала шкоду. Тому не може отримати права потерпілого у випадку сплати страхового відшкодування, а також право зворотної вимоги до винної особи (регресу) [74, с. 57–58].

Подібним чином обґрунтовує неможливість застосування суброгації при страхуванні цивільно-правової відповідальності О. Є. Самбір. При цьому вчена правильно стверджує: «Якщо розуміти під страхуванням такий вид діяльності, при якому фізичні та юридичні особи заздалегідь страхують себе від несприятливих наслідків, то виникає питання: в чому сенс укладення договору страхування для страхувальника, і за які послуги страховика сплачена страхова премія. Безпосередня мета страхування відповідальності – страховий захист економічних інтересів заподіювача шкоди виявляється недосяжною: у страхувальника фактично немає страхового інтересу, оскільки йому все одно доводиться платити» [181, с. 126]. У своєму міркуванні вона підтримує думку О. Г. Ломідзе, який вважає, що перехід у порядку суброгації до страховика, що виплатив страхове відшкодування за договором страхування відповідальності, права вимоги до особи, що заподіяла збитки, протирічить сутності страхового зобов'язання [105, с. 24]. Крім того, на думку О. Є. Самбір, «сам страхувальник як заподіювач шкоди залишається суб'єктом позадоговірного зобов'язання, існуючого між ним і потерпілим (вигодонабувачем), до відшкодування різниці між страховим відшкодуванням і фактичним розміром збитку відповідно до принципу повного відшкодування заподіяної шкоди» [181, с. 127].

На нашу думку, вищезазначені обґрунтування про недопустимість суброгації при страхуванні цивільно-правової відповідальності є правильними і заслуговують на підтримку. Суброгація становить один із правових способів забезпечення принципу невідворотності відповідальності особи, яка завдала шкоди вчиненням правопорушення [37, с. 526–527]. Тому в разі допустимості суброгації при такому виді страхування було б втрачено мету, заради якої страхувальник, який виступає в подальшому правопорушником у деліктних зобов'язаннях, вступає в договірні

відносини. Як правильно стверджує О. Є. Самбір, «страхування цивільної відповідальності не може та не повинно супроводжуватись заміною собою інституту цивільної відповідальності» [181, с. 128].

Водночас суброгація може бути пов'язана із правовідносинами із договору страхування цивільно-правової відповідальності у випадках, якщо страхове відшкодування було виплачено страховиком за договором майнового страхування страхувальнику, який є потерпілою особою внаслідок ДТП. При цьому виникає питання про можливість звернення страховика, який здійснив страхове відшкодування за договором майнового страхування, до страховика, який виступає стороною договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладеного з особою, яка завдала шкоди. Судова практика займає позицію щодо задоволення позову у випадку нездійснення такої страхової виплати страховиком за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. При вирішенні таких справ суд приймає рішення про задоволення такої позовної вимоги на підставі ст. 993 ЦК України [227].

ДТП може трапитися за участю ТЗ, що здійснюють буксирування інших ТЗ, зокрема в з'єднанні з причепом (напівприцепом, причепом-розпуском). У страховому законодавстві не визначено суб'єкта здійснення страхового відшкодування в разі завдання шкоди внаслідок ДТП за участю такого ТЗ.

Слід зазначити, що в Законі Латвійської Республіки «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [126] окрема стаття 34 присвячена правовому регулюванню відносин із відшкодування шкоди, завданої таким ТЗ. При цьому суб'єкт страхового відшкодування визначається залежно від способу з'єднання одного ТЗ з іншим, зокрема причепом (напівприцепом). Так, якщо збиток завдано причепом (напівприцепом) або іншим буксированим засобом у жорсткому зчепленні з ТЗ, страхове відшкодування потерпілому виплачується страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника тягача або іншого ТЗ, що буксирує (ч. 1 ст. 34 цього Закону) [126]. Якщо збиток завдано причепом (напівприцепом), що в момент ДТП не був у зчепленні з тягачем або іншим ТЗ, що буксирує, страхове

відшкодування потерпілому виплачує страховик, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника причепа (напівпричепа) (ч. 2 ст. 34 цього Закону) [126].

Подібним чином визначати суб'єкта страхового відшкодування шкоди, завданої за участю транспортних засобів, що здійснюють буксирування інших ТЗ, зокрема в з'єднанні з причепом (напівприцепом), було запропоновано у проекті нового Закону про ОСЦПВВНТС, винесеним на розгляд Верховної Ради України народним депутатом України М. Добкіним та депутатами, членами Комітету Верховної Ради України з питань фінансів та банківської діяльності: С. В. Буряком С.В., В. Ю. Хомутиником, В. В. Капустіним і І. В. Кальніченком [170]. Так, у ст. 30 цього проекту було встановлено правило такого змісту: «Якщо шкода спричинена причепом (напівприцепом) чи іншим засобом, який жорстко пов'язаний з ТЗ, що в момент ДТП був жорстко пов'язаний з тягачем чи іншим тяговим ТЗ, у такому випадку страхове відшкодування потерпілій особі виплачується страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника тягача чи іншого тягового ТЗ» (ч. 6); «якщо шкода спричинена причепом (напівприцепом), який у момент ДТП не був жорстко пов'язаний з тягачем чи іншим тягловим ТЗ, страхове відшкодування потерпілій особі виплачується страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника причепа (напівпричепа)» (ч. 7) [170].

На нашу думку, для вирішення цього питання слід розкрити сутність та умови здійснення буксирування ТЗ.

У ПДР буксирування пояснюється як переміщення одним ТЗ іншого ТЗ, яке не належить до експлуатації автопоїздів (транспортних складів) на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування (п. 1.10) [144]. Тобто буксирування одним ТЗ іншого ТЗ може здійснюватися двома способами: а) із застосуванням зчеплення; б) із частковим навантаженням буксированого ТЗ на платформу або на спеціальне опорне пристосування (п. 23.2. ПДР) [144]. При цьому зчеплення буває двох видів: жорстке та гнучке.

Жорстке зчеплення призначене забезпечувати відстань між ТЗ не більш як 4 м, а гнучке – в межах 4–6 м (п. 23.3 ПДР) [144]. Способом жорсткого зчеплення здійснюється буксирування ТЗ зі справним рульовим керуванням, а способом гнучкого зчеплення – зі справними робочою гальмовою системою і рульовим керуванням (п. 23.4 ПДР) [144]. Спільною умовою здійснення буксирування із застосуванням зчеплення є перебування за кермом буксированого ТЗ водія, за винятком випадків, коли конструкція жорсткого зчеплення забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху ТЗ, що буксирує, незалежно від величини поворотів (п. 23.5 ПДР) [144]. Із вищезазначеного випливає, що у разі буксирування одним ТЗ іншого ТЗ із застосуванням жорсткого зчеплення буксирований ТЗ перебуває у повній залежності від дій водія ТЗ, що буксирує. Водночас у разі буксирування із застосуванням гнучкого зчеплення водій буксированого ТЗ має можливість впливати на його рух.

Законодавець також встановлює умови здійснення буксирування, а також закріплює випадки, коли буксирування забороняється (п. 23.10 ПДР) [144]. При цьому обов'язковою умовою експлуатації причепів (напівпричепів) у з'єднанні з легковим і вантажним ТЗ є страхування цивільно-правової відповідальності їх власника (ст. 1.5 Закону про ОСЦПВВНТС; розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів») [162; 171].

Вищезазначене дозволяє зробити висновок про те, що в разі завдання шкоди буксированим ТЗ із застосуванням жорсткого зчеплення з ТЗ, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника ТЗ, що буксирує. У такому порядку повинно здійснюватися страхове відшкодування шкоди, завданої буксированим ТЗ із частковим навантаженням цього ТЗ на платформу або на спеціальне опорне пристосування ТЗ, що буксирує.

У разі завдання шкоди буксированим ТЗ із застосуванням гнучкого зчеплення з ТЗ, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника буксированого ТЗ.

На нашу думку, зроблений нами висновок доцільно було б викласти у Законі про ОСЦПВВНТС [162] шляхом доповнення статті 22 новим пунктом 22.5.

Вищезазначене дозволяє виділити особливості здійснення страхового відшкодування в разі завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ (ДТП).

По-перше, страхове відшкодування здійснює страховик, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника або законного володільця ТЗ, з вини якого завдано шкоди життю, здоров'ю, майну володільців та пасажирів іншого транспортного засобу, або МТСБУ в передбачених законом випадках.

По-друге, якщо внаслідок взаємодії ТЗ було завдано шкоди іншим особам, страхове відшкодування здійснюють страховики осіб, відповідальність яких застрахована, або МТСБУ у передбачених законом випадках у рівних частках.

По-третє, якщо внаслідок взаємодії ТЗ було завдано шкоди життю, здоров'ю, майну його володільцям та пасажирам транспортних засобів за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, страхове відшкодування здійснюють страховики осіб, відповідальність яких застрахована, або МТСБУ у передбачених законом випадках у відповідних частках, залежно від ступеня вини кожного власника або законного володільця ТЗ.

3.3. Підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

Особливість зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, полягає в тому, що підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди можна поділити на абсолютні та відносні. Абсолютними підставами звільнення є умисел потерпілого та непереборна сила, тобто вони завжди звільняють завдавача шкоди від обов'язку її відшкодування. До відносних підстав можна віднести лише

випадок, при цьому застосування цієї обставини як підстави звільнення залежить від виду ТЗ, категорії осіб, які потерпіли від шкоди та суб'єктивної умови виникнення зобов'язання.

Якщо шкоди було завдано внаслідок взаємодії ЗТЗ, то підставами звільнення є умисел потерпілого, непереборна сила та випадок, оскільки відповідальність настає на засадах вини. Якщо шкоди завдано внаслідок взаємодії ЗТЗ та ТЗ-ДПН, а це породжує відповідальність незалежно вини володільця ТЗ-ДПН, то підставами звільнення є умисел потерпілого та непереборна сила. Однак для визначення підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН, необхідно встановити категорії осіб, які потерпіли шкоди, та наявність суб'єктивної умови виникнення зобов'язання. Якщо шкоди завдано володільцям ТЗ і зобов'язання із відшкодування шкоди виникають на загальних підставах (на засадах вини їх володільців), тоді підставами звільнення виступають умисел потерпілого, непереборна сила та випадок. Якщо шкоди завдано іншим особам і такі зобов'язання настають за наявності спеціальних підстав, тобто незалежно від вини, тоді до підстав звільнення від обов'язку відшкодування шкоди віднесено умисел потерпілого та непереборну силу.

Таким чином, випадок як антипод (відсутність) вини є межею цивільно-правової відповідальності в ситуаціях, коли підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є випадок і непереборна сила, а якщо підставою звільнення є лише непереборна сила, то межею цивільно-правової відповідальності виступає непереборна сила.

На характеристиці вини потерпілого ми зупинилися у попередньому підрозділі цього розділу роботи. Розглянемо більш детально відносні підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ.

У ЦК України непереборна сила визначається як надзвичайна або невідворотна за даних умов подія (п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України) [227]. Тобто законодавець вказує на дві ознаки непереборної сили, які мають самостійне значення для визнання події невідвотною (про це свідчить розділовий сполучник «або»): непереборною силою може бути надзвичайна або невідворотна подія. З

такою позицію важко погодитися, оскільки лише за однією ознакою відмежувати непереборну силу від випадку неможливо. Як зазначає С. Д. Гринько: «Такий підхід розробників ЦК України свідчить про їх невизначеність щодо ознак непереборної сили» [55, с. 670].

У юридичній літературі висловлюється низка міркувань щодо розуміння категорії «непереборна сила», що призвело до виникнення декількох теорій: суб'єктивної та об'єктивної.

Основоположником суб'єктивної теорії вважається німецький юрист Левін Гольдшмідт, який визначав непереборну силу як подію, яку не можна було передбачити і відвернути, незважаючи на максимальну передбачливість і турботу завдавача шкоди [6, с. 17]. Головне значення цієї теорії полягає в тому, що було вперше в юридичній науці виділено ознаку невідворотності. Водночас спірним вважаємо те, що Левін Гольдшмідт пов'язував невідворотність із настанням події, оскільки більш правильним було б вказати на зв'язок невідворотності з настанням шкідливих наслідків (непереборною силою є, наприклад, землетрус, але тоді, коли внаслідок впливу його на діяльність ДПН було завдано шкоди). Слід зазначати, що надалі окремі прихильники цієї теорії, О. С. Іоффе й В. А. Ойгензіхт, уже пов'язують непереборну силу із ознакою невідворотності для певного суб'єкта діяльності [79, с. 430; 127, с. 123].

На думку М. М. Агаркова, недоліком теорії Гольдшмідта є неможливість відмежувати непереборну силу від простого випадку, оскільки ці два поняття зливаються, непереборній силі протиставляється не простий випадок, а вина боржника [6, с. 17]. Науковець непереборну силу вважає кваліфікованим випадком, що володіє деякими специфічними ознаками. Такою ознакою є невідворотність настання події будь-якими заходами, що встановлюється суддею із врахуванням стану техніки і господарства в конкретний період часу. Відповідно не є непереборною силою така подія, яка загалом може бути відвернена, хоча й не могла бути відвернена цим відповідачем [6, с. 18–19]. Тобто він визначає непереборну силу як подію, яку не можна запобігти будь-якими заходами не лише конкретною особою, а й конкретним суспільством загалом [35, с. 156].

У юридичній літературі подібні міркування щодо сутності ознаки невідворотності висловлювали Л. А. Майданик і Н. Ю. Сергєєва, які розуміли непереборну силу як подію виключну (надзвичайну) за характером, як правило, зовнішню щодо ДПН, невідворотну на конкретному етапі розвитку суспільства технічними або економічно виправданими заходами [107, с. 56].

Повністю погодитися із вищезазначеною позицією щодо розуміння сутності невідворотності не можна, оскільки, якщо пов'язувати непереборну силу із умовою невідворотності для всього суспільства, то це призведе до того, що жодна з подій не може бути визнана непереборною силою. Відповідно виникне питання про те, хто буде оцінювати те, чи відворотна подія для конкретного суспільства, чи ні? На нашу думку, більш слушною є позиція тих науковців, які пов'язують невідворотність із настанням наслідків впливу не лише для конкретного правопорушника, а й для інших осіб, однотипних за родом і умовами діяльності [202, с. 307]. Вважаємо доцільним уточнення, зроблене у свій час В. О. Тарховим, що непереборна сила наділена об'єктивними якостями, що не залежать від конкретних суб'єктів. Тому не може вважатися непереборною силою таке явище, яке не може бути відвернене одним володільцем ДПН, але відвернене іншим за таких самих умов [202, с. 307]. Таким чином, науковець визначив непереборну силу як надзвичайну подію, зовнішню щодо діяльності завдавача, наслідки якої не можуть бути відвернені за певних обставин ні конкретною особою, ні будь-яким іншою особою, яка б опинилася на його місці [202, с. 307].

Вищенаведена позиція В. О. Тархова віднайшла підтримку серед науковців. На думку О. В. Дмитрієвої, невідворотними можуть бути як стихійна або соціальна обставина загалом, так і її наслідки. Багато стихійних і соціальних явищ сьогодні не можуть бути відвернені, наприклад, виверження вулкана, землетрус, у певних випадках – війна, страйк тощо [61, с. 34–35]. Водночас вчена слушно вказує на умову визнання події невідвотною: якщо суб'єкт міг відвернути таку обставину, але цього не зробив (наприклад, не встановив заземлення там, де це було необхідно, або не підтримував його у справному стані тощо), то настання цієї обставини (наприклад, удару блискавки) не може розглядатися як непереборна сила у зв'язку з

відсутністю ознаки невідворотності [61, с. 34–35]. Це зумовлено тим, що у прикладі науковця має місце вина особи, яка використовувала такий об'єкт, тому вона не може бути звільнена від цивільно-правової відповідальності з причини, що шкода завдана внаслідок впливу стихійного лиха.

На нашу думку, слухними є міркування тих науковців, які вбачають істину в тому, що необхідно нормувати поведінку в суспільстві шляхом встановлення правових норм та врахування при цьому індивідуальних якостей діючих суб'єктів [61, с. 37]. Як зазначає О. В. Дмитрієва, ідея нормування має щодо непереборної сили оптимальне вираження, оскільки норма поведінки встановлюється не в масштабі всього суспільства, що робить її практично недосяжною, а до певного кола суб'єктів, однорідних за умовами діяльності. Водночас ідея врахування суб'єктивних якостей діючої особи також одержує в цьому випадку оптимальне вираження, оскільки об'єктивна норма поведінки є досяжною для суб'єктів такого кола, а тому вона має для них певне стимулююче значення щодо самовдосконалення, покращення їх діяльності [61, с. 38]. Тому, на думку О. В. Дмитрієвої, невідворотність непереборної сили є не суб'єктивною, а суб'єктивно-об'єктивною, що визначається не лише із можливостей конкретного суб'єкта, а й із об'єктивної норми [61, с. 38].

Подібним чином пояснював невідворотність непереборної сили Г. К. Матвєєв, який до непереборної сили відносить обставини, які невідворотні для всіх, а не лише для конкретного завдавача шкоди (наприклад, землетрус, удар блискавки, неочікувана повінь та інші стихійні біди) [118, с. 72].

Таким чином, дія непереборної сили спричиняє наслідки об'єктивно, тобто абсолютно, невідворотні не для всього суспільства загалом (за таких умов жодне явище неможливо буде віднести до непереборної сили) [130, с. 83–86] та не лише для конкретної особи (непереборна сила буде прирівняна до випадку) [130, с. 83–86], а для будь-кого подібного учасника суспільних відносин.

Деякі науковці пов'язують невідворотність як ознаку непереборної сили із відсутністю можливості передбачити її настання, тобто неможливість володіти конкретним знанням (бути обізнаним) про час, місце, характер і особливості

майбутньої події [61, с. 34]. Так, Л. А. Майданик і Н. Ю. Сергєєва зазначають, що посилення на непереборну силу відхиляється, якщо за таких умов місця і часу можна і необхідно було передбачити настання стихійної сили природи (заметіль, шторм, повінь та ін.) та попередити їх шкідливі наслідки. У таких випадках настання шкоди пов'язується із винною поведінкою відповідача, а не з непереборною силою [107, с. 58].

На нашу думку, можливість передбачення настання зовнішньої події не є визначальною ознакою для непереборної сили та її відворотності, оскільки можливі випадки передбачення конкретним суб'єктом настання обставин непереборної сили. Однак відвернення настання шкідливих наслідків є неможливим як для конкретного суб'єкта, так й інших осіб, які опинилися в подібних ситуаціях. Як слушно зазначає В. М. Болдінов, невідворотність зумовлена не тим, що явище непереборної сили не можна було передбачити, а тим, що його об'єктивно не можна було відвернути [21, с. 79–86].

Об'єктивна теорія непереборної сили увійшла до історії цивілістичної науки як теорія Екснера, згідно з якою непереборною силою слід вважати таку подію, яка є зовнішнім випадком щодо сфери діяльності того підприємства, про відповідальність якого йде мова. Подія повинна вважатися непереборною силою, якщо вона специфічно не пов'язана зі сферою діяльності цієї особи. Наприклад, щодо залізниці зовнішнім випадком, а відповідно і непереборною силою, буде землетрус. До цієї ознаки (зовнішній характер події щодо сфери діяльності підприємства) Екснер приєднав також вказівку на надзвичайний характер події. Для того, щоб бути непереборною силою, подія повинна бути зовнішньою і надзвичайною [6, с. 17].

Таким чином, прихильники об'єктивної теорії розглядають непереборну силу як об'єктивний фактор, що володіє особливими властивостями та має випадковий характер. Непереборна сила володіє такими ознаками: 1) зовнішня подія; 2) подія надзвичайного характеру. Вважаємо, що науковці зайняли правильну позицію щодо ознак непереборної сили. Однак вони є недостатніми для того, щоб розмежувати непереборну силу і простий випадок.

Заслугою прихильників об'єктивної теорії є наділення непереборної сили ознакою надзвичайності, яку в юридичній літературі, як правило, пов'язують із незвично великою силою виявлення події (землетрус, буревій, повінь, розряди блискавки та ін.) [25, с. 10; 228, с. 609, 1083]. Із таким розумінням надзвичайності непереборної сили погодитися не можна. Як слушно зазначає В. М. Болдінов, непереборною силою можуть визнаватися й менш сильні, але нетипові явища [21, с. 122]. На нашу думку, надзвичайність означає, насамперед, нетиповість, нехарактерність або самого явища, або його наслідків. В окремих випадках надзвичайність може означати також особливу форму виявлення звичайної події, зокрема її особливу силу. Тому слушним є висновок О. В. Дмитрієвої, що встановити, чи має місце ознака надзвичайності чи ні, можна лише із врахуванням конкретних умов і не можна наперед стверджувати, чи є подія надзвичайною чи ні [61, с. 39].

Слід зазначити, що визначення непереборної сили як зовнішньої події спричинило появу дискусій серед окремих науковців. Наприклад, М. М. Агарков зазначав, що якщо шкоди завдано «зовнішнім випадком», то її не можна вважати завданою тією діяльністю, що становить підвищену небезпеку для оточуючих. За «зовнішній випадок» немає відповідальності, тому що шкода завдана не ДПН, а іншою силою [36, с. 340].

Подібні міркування на сьогодні висловлює Є. О. Суханов, який вважає, що непереборна сила може бути підставою для звільнення володільця ДПН від відповідальності, якщо вона безпосередньо виступала причиною виходу ДПН з-під контролю володільця, наприклад: сильний землетрус, що спричинив обвал частини скали, внаслідок чого зійшов з рейок вантажний залізничний потяг, який спричинив людські жертви та істотні майнові втрати [41, с. 422].

На прикладі із морської арбітражної практики пояснював свою позицію О. С. Іоффе: «Якщо капітан судна змушений для його рятування викинути за його борт частину вантажу, то такі обставини є непереборною силою, що зумовила вчинення дій, якими було завдано збитки за подібного роду загальної аварії» [79, с. 433]. Водночас, на думку науковця, дія людини характеризується також тим, що

вона сама може породжувати обставини, що володіють ознаками непереборної сили, і тому непереборна сила може виступати внутрішнім моментом для певної діяльності [79, с. 433]. Відповідно поняття непереборної сили визначається О. С. Іоффе як події, внутрішньої або зовнішньої щодо діяльності, якою було завдано шкоди, яка була надзвичайна за своїм характером, невідворотна усіма доступними засобами [79, с. 433].

Погодитися з позицією науковців, які розглядають непереборну силу як зовнішню, так і внутрішню подію, не можна. Це зумовлено тим, що за таких ознак провести розмежування непереборної сили та випадку не можливо, оскільки випадок завжди є внутрішнім фактором у діяльності ТЗ.

Прихильники об'єктивної теорії відносять непереборну силу до підстави звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду за умови встановлення зв'язку між дією непереборної сили та ДПН.

Непереборну силу Х. І. Шварц визначає як стихійну найчастіше руйнівну дію сил природи, які не піддаються впливу людини, наприклад, землетрус, повінь, буревій [232, с. 26]. Він пояснює дію непереборної сили на прикладі залізної дороги, яка не зобов'язана відповідати за шкоду, завдану під час аварії поїзда, якщо така аварія спричинена землетрусом [232, с. 26]. При цьому науковець визнає землетрус непереборною силою не лише тому, що він є надзвичайною обставиною. Дія землетрусу є дією зовнішньої сили щодо залізничного транспортного підприємства. А якщо шкоди завдано внаслідок впливу зовнішньої і надзвичайної сили на ДПН, то ця шкода становить причинно-випадковий наслідок дій цього джерела. У цьому випадку має місце дія непереборної сили як причини шкоди, за яку володілець ДПН відповідати не зобов'язаний [232, с. 26].

На думку І. Б. Новіцького і Л. А. Лунца, якщо шкідливий наслідок експлуатації ДПН віднесено до дій непереборної сили, то слід мати на увазі не ізольовану дію якогось «зовнішнього» (щодо названого джерела) походження, а особливого роду поєднання дій певного ДПН та згаданого «зовнішнього» фактора: береться до уваги такий зв'язок між діями самого ДПН, згаданого «зовнішнього» фактора та конкретним шкідливим наслідком, що має характер не причинно-необхідного

зв'язку, а причинно-випадкового збігу подій [124, с. 360]. Відповідно, на думку науковців, необхідно розрізняти те, чи є шкідливий результат наслідком випадкового збігу обставин (тоді має місце «непереборна сила») або наслідком причинно-необхідного зв'язку між подіями (тоді має місце або простий випадок, тобто відсутність вини, або вина) [124, с. 361]. Таким чином, науковці прийшли до висновку про те, що відмінність «простого випадку» та «непереборної сили» ґрунтується на розмежуванні причинно-необхідних і причинно-випадкових зв'язків [124, с. 361].

Інший прихильник об'єктивної теорії О. О. Красавчіков пояснював непереборну силу як об'єктивно-випадкову, причинно не пов'язану з діями володільця ДПН і в силу цього ним невідворотну обставину, що виникла як наслідок тих чи інших явищ природи [98, с. 180]. Тобто науковець непереборною силою вважав об'єктивний фактор, який причинно не був пов'язаний із діяльністю володільця ДПН.

Подібні міркування висловлює А. І. Загорулько, який також розглядає непереборну силу як фактори об'єктивного характеру, причинно не пов'язані з діяльністю володільця ДПН. Це завжди зовнішні та надзвичайні події, попередити шкідливий вплив яких на ДПН, які перебувають в експлуатації, неможливо, навіть за умови попередження про настання таких наслідків [73, с. 79]. При цьому науковець наголошує, що неможливість передбачення або відвернення шкідливих наслідків непереборної сили не знімає з володільця ДПН обов'язку щодо виконання всіх засобів, які перебувають у його розпорядженні, для зменшення або повної ліквідації таких наслідків [73, с. 79]. Тому він вважає, що слід оцінювати й конкретні можливості володільця ДПН щодо його реального впливу на свою діяльність для того, щоб і в умовах непереборної сили попередити завдання шкоди ДПН. У цьому випадку необхідно враховувати й суб'єктивний момент. При цьому якщо шкода завдана тільки дією непереборної сили, то питання про будь-яку відповідальність загалом виникати не може [73, с. 79].

На думку А. І. Загорулька, дія непереборної сили може бути спрямована або безпосередньо на ДПН, або на обслуговуючий його персонал, або одночасно на

ДПН і обслуговуючий його персонал [73, с. 79]. У якості першого прикладу він називає штормову погоду, в результаті чого танкер викинуло на рифи, де він розламався на частини, а нафта, що витекла, стала причиною забруднення морського середовища, хвороби і загибелі живих організмів. У якості іншого випадку він наводить такий приклад: у водія, який керував ТЗ, сталася раптова зупинка роботи серця, внаслідок цього автомобіль, що залишився без управління, виїхав на обочину і вчинив наїзд на перешкоду [73, с. 79]. Таким чином, науковець пояснює непереборну силу через причинно-наслідковий зв'язок, вказуючи на зв'язок між зовнішньою подією (непереборною силою) і ДПН або його володільцем.

Слід зазначити, що подібну позицію займають й інші науковці [9, с. 37; 31, с. 73; 107, с. 57; 116, с. 88; 130, с. 103; 211, с. 147]. Так, Л. А. Майданик і Н. Ю. Сергеева пояснюють непереборну силу як зовнішній фактор впливу на ДПН на такому прикладі: ударом блискавки було вбито на шляху слідування водія пасажирського автобуса, внаслідок цього сталася аварія з людськими жертвами. У такому випадку відповідача буде звільнено від обов'язку відшкодування шкоди на тій підставі, що аварія автобуса сталася в результаті впливу на нього непереборної сили [107, с. 57].

О. В. Церковна розкриває непереборну силу як комплексне поняття, що складається з двох випадків, пов'язаних між собою: загроза (наприклад, стихійні сили) та здійснення загрози. При цьому, на думку вченої, для наявності непереборної сили повинно бути встановлено об'єктивно випадковий зв'язок між діями суб'єкта і результатом та об'єктивно необхідний зв'язок між силою, що загрожує (першим випадком) і силою, що проявилася (другий випадок). Між другим випадком і результатом у вигляді невігідних наслідків зв'язок завжди є необхідним [218, с. 175].

Слід зазначити, що вперше спробу пояснити сутність непереборної сили у механізмі причинного зв'язку було зроблено Д. М. Генкіним, який зазначав, що поняття казусу – простого випадку лежить у площині поняття вини як негативне поняття, як відсутність будь-якої вини. Разом з тим вина і казус перебувають у

механізмі необхідної причинності, непереборна сила пов'язана з поняттям випадкової причинності. Необхідно мати на увазі, що завдяки розвитку людського пізнання природи й активного впливу людини на природу випадково-причинне може стати наслідком необхідно-причинного, а у зв'язку з цим те, що у свій час визнавалося непереборною силою, може бути в подальшому віднесено до поняття простого випадку або навіть до вини» [31, с. 73].

Вищезазначені положення теорії Д. М. Генкіна про непереборну силу і причинний зв'язок одержали подальший науковий розвиток у працях І. Б. Новіцького, Л. А. Лунца [124, с. 361], К. А. Флейшиц [211, с. 147], В. А. Туманова [209, с. 110–121] та ін. Така значна увага до позиції Д. М. Генкіна пояснюється тим, як слушно відмічає С. Д. Гринько, що «пояснення непереборної сили через причинно-наслідкові зв'язки дозволяє зрозуміти, чому непереборна сила як зовнішня подія належить до підстав звільнення заподіювача шкоди від обов'язку її відшкодувати. Коли мова йде про простий випадок, зрозуміло, що відсутність вини звільняє особу від такого обов'язку. Як може зовнішня подія звільнити від обов'язку відшкодувати шкоду, якщо її заподіяно протиправними діями або бездіяльністю особи? Саме за таким характером зв'язків зовнішня подія визнається непереборною силою. Якщо шкоди заподіяно безпосередньо зовнішньою подією, її не можна розглядати як непереборну силу» [55, с. 676–677].

Незважаючи на значну підтримку в науковому колі, позиція Д. М. Генкіна була піддана справедливій критиці окремими науковцями. На думку Б. С. Антімонова, непереборна сила виступає завжди як одна із необхідних причин шкідливого наслідку, як особливого роду необхідна причина, що сприяла шкідливому наслідку поряд із іншою причиною, за яку відповідає конкретна особа [9, с. 188]. Головний недолік цієї концепції В. М. Болдінов вбачає в помилковості її методологічного підґрунтя – теорії «необхідного і випадкового причинного зв'язку». Наступним істотним недоліком цієї концепції є те, що до поняття непереборної сили включаються всі обставини, що сприяють виникненню шкоди, тобто зовнішні («об'єктивно випадкові») щодо діяльності деліквента [21, с. 117–118; 183, с. 40–41]. Підсумовуючи критичні зауваження до теорії Д. М. Генкіна,

Б. Б. Черепакін слушно зробив висновок про те, що розумні міркування з питань причинного зв'язку не знімають з розгляду питання про те, що означає явище непереборної сили [231, с. 184].

Вищенаведений аналіз суб'єктивної та об'єктивної теорій непереборної сили дозволяє зробити такий висновок. Позитивним у суб'єктивній теорії непереборної сили було виділення ознаки невідворотності, однак лише з позиції цієї теорії не можна чітко відмежувати непереборну силу від випадку (випадок також є суб'єктивно невідвотною обставиною). В об'єктивній теорії правильно виділяються надзвичайний і зовнішній характер події. При цьому об'єктивна теорія не може пояснити поняття непереборної сили, оскільки повністю виключає причинний зв'язок між діяльністю ДПН та завданою шкодою (якщо шкода завдана дією непереборної сили, то вона причинно не пов'язана із ДПН).

Водночас, як зазначає К. А. Флейшиц, незважаючи на існування двох різних теорій розуміння «непереборної сили», їх пов'язують погляди на значення вини завдавача шкоди [211, с. 146]. І така думка є слушною. Якщо шкоди було завдано ДПН внаслідок впливу на нього дії непереборної сили, і таке завдання шкоди було обтяжено винною поведінкою володільця цього джерела, то останній буде нести відповідальність. «Там, де є вина завдавача шкоди, – зробив висновок Г. К. Матвєєв, – не може бути ні випадку, ні непереборної сили; випадку немає, оскільки його суб'єктивна сторона протилежна вині, а непереборної сили немає тому, що це поняття не пов'язано із суб'єктивним моментом вини загалом» [118, с. 71–83].

Таким чином, відсутність вини завдавача шкоди є умовою для визнання непереборної сили межею цивільно-правової відповідальності, тобто умовою для звільнення завдавача шкоди від відповідальності. Як слушно зазначає О. В. Дмитрієва, подія кваліфікується як непереборна сила не тому, що суб'єкт невинний, навпаки, він не винний саме тому, що діяв. Якщо при дії об'єктивної обставини непереборної сили завдавач не прийняв усіх можливих у конкретній ситуації заходів для відвернення негативних майнових наслідків події, він повинен нести відповідальність, оскільки закон не передбачає можливості звільнення від відповідальності за наявності вини. Якщо завдавач шкоди прийняв такі заходи, але

негативні майнові наслідки все одно настали, він повинен бути звільнений від відповідальності у зв'язку із наявністю кваліфікованого випадку [61, с. 32].

На нашу думку, правильною є позиція А. М. Белякової, яка пояснює поняття непереборної сили через два моменти: зовнішній – для діяльності підприємства (надзвичайні обставини – повінь, удар блискавки, військові дії тощо) та внутрішній – шкода завдається не дією такої надзвичайної зовнішньої події безпосередньо, а діяльністю підприємства завдавача (причинний зв'язок необхідний), яке потрапило під вплив такої зовнішньої надзвичайної події, а тому і завдано шкоди. При цьому об'єктивно випадковий лише цей вплив: вплив непереборної сили на ДПН [17, с. 42–43]. Подібним є визначення непереборної сили М. І. Коняєвим як події надзвичайного характеру, що зовні впливає на ДПН і тим самим спричиняє завдання цим джерелом іншій особі шкоди, яка не може бути відвернена володільцем ДПН доступними йому за даних умов технічними й економічно виправданими засобами [93, с. 10].

Концепція А. М. Белякової була підтримана С. Д. Гринько, яка розкриває сутність непереборної сили як надзвичайну зовнішню подію, яка повністю звільняє від відповідальності завдавача шкоди за умови, що останній не міг її передбачити або передбачив, але не міг її відвернути, як і будь-яка інша особа за цих умов, і, здійснюючи вплив на його діяльність, спричинила настання шкоди [49, с. 188–189]. При цьому науковець до обов'язкових ознак непереборної сили відносить такі: а) об'єктивна зовнішня подія; б) надзвичайна; в) виникає як наслідок прояву комплексу причинно-наслідкових зв'язків між проявом зовнішньої події, протиправними діями або бездіяльністю особи, настанням шкідливого наслідку; г) невідворотність прояву і завдання шкоди навіть при передбаченні не для конкретного суб'єкта, а для будь-яких інших осіб за певних умов; д) відносність [49, с. 188–189].

Таким чином, непереборна сила виступає підставою звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ, якщо непереборна сила стала причиною такої взаємодії. При цьому необхідно встановити наявність причинно-випадкового зв'язку між дією непереборної сили та діяльністю особи, пов'язаною із

ТЗ, а також причинно-необхідного зв'язку між діями кількох ТЗ і завданою шкодою.

Після того, як нами було охарактеризовано непереборну силу як підставу звільнення від відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ, слід зупинитися на правовій природі та значенні випадку.

Правову сутність випадку вдало розкрили І. Б. Новіцький і Л. А. Лунц. «Випадок» (*casus*) та відсутність вини – дві сторони одного й того самого явища, і там, де закінчується вина, починається випадок. Відповідно принцип відповідальності боржника лише за наявності вини можна інакше сформулювати таким чином: «Боржник не відповідає за випадок» [124, с. 256]. Таким чином, про випадкове завдання шкоди мова йде тоді, коли відсутня вина її завдавача.

Найбільш ґрунтовне дослідження випадку як підстави звільнення від деліктної відповідальності було здійснено С. Д. Гринько у працях «Римське приватне право як підґрунтя визначення випадку як підстави звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану деліктом в Україні» [58], «Простий випадок (*casus*) як підстава звільнення від деліктної відповідальності за римським правом і законодавством України та європейських країн» [57] та інших. С. Д. Гринько виділила такі обов'язкові ознаки випадку: а) непередбаченість його настання; б) неусвідомленість для суб'єкта; в) неможливість відвернення настання події для конкретного суб'єкта, а не для всіх суб'єктів взагалі [57, с. 175–178]. Відповідно випадок (казус) визначається науковцем як обставина, об'єктивно відворотна, що не може бути відвернута лише завдавачем шкоди, яка звільняє його від відповідальності за умови, що останній не передбачав і не усвідомлював її настання [57, с. 175–178].

На нашу думку, науковці мають рацію щодо ознак випадку, які дозволяють відмежувати випадок від подібної правової категорії – непереборної сили.

Законодавець відносить випадок до підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності у разі, коли обов'язковою умовою виникнення відповідальності є вина. Випадок є підставою звільнення від відповідальності, якщо шкода була завдана володільцям ТЗ-ДПН внаслідок їх взаємодії. Відповідно немає вини завдавача шкоди – немає й відповідальності за випадок. Законодавець закріплює

винятки із цього випадку, коли настає відповідальність за випадок. До таких винятків віднесено відповідальність володільця ДПН за випадкове завдання шкоди (ст. 1187 ЦК України) [227], що зумовило визнання такого завдання шкоди спеціальним деліктом. Крім того, цивільно-правова відповідальність настає також за випадкове завдання шкоди іншим особам внаслідок взаємодії ТЗ (ч. 2 ст. 1188 ЦК України) [227]. У таких ситуаціях передбачається обов'язок відшкодування шкоди без права її завдавача звільнитися від відповідальності шляхом доведення відсутності з його боку будь-якої вини. Єдиною підставою звільнення від відповідальності є надання доказів впливу на діяльність ДПН або його володільця дії непереборної сили.

Таким чином, закріплення відповідальності за завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ, незалежно від вини їх володільців, означає відповідальність за випадок. Водночас випадок є підставою звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії ЗТЗ, а також володільцям ТЗ-ДПН внаслідок їх взаємодії.

Непереборна сила та випадок мають низку подібних ознак. По-перше, вони виступають підставами звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду. По-друге, застосовуються як підстава звільнення від відповідальності за умови відсутності вини їх завдавача. Наприклад, у Кодексі торговельного мореплавства України закріплено правило про те, що збитки не відшкодовуються, якщо зіткнення суден сталося випадково або внаслідок непереборної сили (ст. 298) [89]. Такий наслідок має місце, якщо зіткнення сталося в разі відсутності вини володільців морських суден.

У зв'язку із вищезазначеним, непереборну силу необхідно відрізняти від випадку.

Основну відмінність між непереборною силою і випадком С. Д. Гринько вбачає у такому: а) непереборна сила – це подія, об'єктивно невідворотна за даних умов не тільки для даного завдавача шкоди, але й для інших осіб при досягнутому рівні розвитку науки і техніки, а випадок об'єктивно відворотний і не може бути попереджений тільки даною особою; б) непереборна сила – це надзвичайна подія,

яка не може бути передбачена завдавачем шкоди, а при випадку – останньому надається можливість передбачити завдання шкоди; в) непереборна сила – це завжди зовнішня подія щодо діяльності завдавача шкоди, а випадок, як правило, – внутрішня обставина щодо його діяльності [49, с. 185–189].

На нашу думку, науковець має рацію із таких міркувань.

Для кваліфікації обставин непереборною силою або випадком є ознака невідворотності. Відмінність між невідворотністю випадку і непереборної сили полягає у причинах їх настання. Випадок невідворотний з причини його непередбачення конкретним суб'єктом, тобто суб'єктивно невідворотний. Непереборна сила невідворотна з іншої причини – її надзвичайного характеру [130, с. 34].

У юридичній літературі випадок називають суб'єктивним, оскільки вважається, що зміни в об'єктивній реальності породжені суб'єктивними причинами (характером діяльності правопорушника, його суб'єктивним станом у момент завдання шкоди – відсутність його вини) [61, с. 27]. Непереборна сила одержала назву об'єктивного випадку. Це зумовлено тим, що головну роль для виникнення конкретної обставини відіграє не сама діяльність і не суб'єктивний стан правопорушника, а вплив на його діяльність обставин, причинно з цією діяльністю не пов'язаних, що виступають для завдавача «долею» або «вищою силою» [61, с. 27].

При випадку настання події або її наслідки було б відвернене, якби сам випадок настав не раптово або його було передбачено. Навпаки, при непереборній силі події та її наслідки за певних умов і конкретною особою з тими можливостями, які в неї є, абсолютно невідворотні, незалежно від того, чи раптово вони відбулися.

Окрім вищезазначених розбіжностей між випадком і непереборною силою можна виділити такі відмінні ознаки.

Насамперед, слід зазначити, що непереборна сила є підставою для звільнення від відповідальності, яка настає незалежно від вини завдавача шкоди, а випадок належить до підстав звільнення від відповідальності на засадах вини.

Необхідно розмежовувати відсутність вини завдавача шкоди при дії непереборної сили та відсутність вини при випадку. На думку О. В. Дмитрієвої, відсутність вини при випадку завжди полягає в тому, що завдавач шкоди не знав, не міг і не повинен був знати, що його дії спричинять настання негативних майнових наслідків, тобто полягають у відсутності його умислу або необережності. Відсутність вини при дії непереборної сили можуть бути такими ж, як і при випадку, але можуть означати й інше. До другого варіанта відсутності вини завдавача шкоди при дії непереборної сили вона відносить таку обставину, коли завдавач шкоди, незважаючи на обізнаність про настання шкідливих подій і прийняття всіх запобіжних заходів, не міг відвернути їх настання [61, с. 31]. З позицією вченої, слід погодитися, оскільки така особливість невинуватості завдавача шкоди при дії непереборної сили зумовлена її правовою природою: непереборною силою є подія, що спричиняє шкідливі наслідки незалежно від можливості її передбачення завдавачем шкоди. Таким чином, непереборна сила є межею відповідальності у випадках завдання шкоди іншим особам внаслідок взаємодії ТЗ без вини. Тобто непереборна сила виступає не простим, а кваліфікованим випадком, тоді як випадок – межею відповідальності за шкоду, завдану самим ТЗ внаслідок їх взаємодії, що ґрунтується на засадах вини.

Таким чином, підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, є умисел потерпілого, непереборна сила та випадок. Умисел потерпілого та непереборна сила є абсолютними підставами звільнення, а випадок – відносною підставою.

Умисел потерпілого звільняє від відповідальності, якщо: а) наявний причинно-необхідний зв'язок між поведінкою потерпілого і особи, пов'язаної із ТЗ; б) відсутня вина володільців ТЗ як безпосередніх завдавачів шкоди.

Непереборна сила має юридичне значення за таких умов: а) наявний причинно-випадковий зв'язок між дією непереборної сили і діяльністю особи, пов'язаної із ТЗ, а також причинно-необхідний зв'язок між діями кількох ТЗ і завданою шкодою; б) відсутність вини володільців ТЗ як безпосередніх завдавачів шкоди.

Випадок є підставою звільнення від відповідальності за завдану шкоду, якщо буде встановлено: а) завдання шкоди внаслідок взаємодії звичайних ТЗ, а також якщо шкоди завдано володільцям ТЗ-ДПН; б) причинно-випадковий зв'язок між діяльністю особи, пов'язаної із ТЗ і завданою шкодою; в) відсутність вини володільця як безпосереднього завдавача шкоди.

Висновки до розділу 3

За загальним правилом цивільного законодавства володільцем ТЗ є особа, яка здійснювала юридичне та фактичне володіння ним. Юридичне володіння транспортним засобом засвідчує відповідна правова підстава (право власності, інше речове право, договори підряду, оренди тощо). Про фактичне володіння ТЗ свідчить керування ТЗ у момент завдання шкоди.

Для покладення обов'язку відшкодування шкоди, завданої працівником, на особу, яка на правовій підставі володіє ТЗ, необхідною умовою є правомірність володіння працівником цим ТЗ. Відповідно немає значення факт завдання шкоди у зв'язку з виконанням працівником трудових (службових) обов'язків. Це зумовлено тим, що завдання шкоди ТЗ породжує спеціальне зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої ДПН, де суб'єктом відшкодування шкоди є його володілець.

У разі неправомірного заволодіння працівником ТЗ суб'єктом відшкодування шкоди повинна бути особа, яка керувала ним у момент завдання шкоди. Наприклад, працівник викрав ТЗ або був відсторонений власником від керування ТЗ, був позбавлений водійського посвідчення тощо. При цьому немає значення, шкоди завдано життю, здоров'ю чи майну потерпілого.

Обов'язок відшкодування шкоди виникає для власника або особи, яка використовує такий ТЗ на законних підставах, як його володільців ТЗ, якщо вони передали керування ним особам з порушенням вимог ПДР.

Якщо володілець ТЗ у випадках, передбачених законом, передав цей засіб у володіння інших осіб (працівникам міліції, охорони здоров'я), то має місце зміна його володільця, а й відповідно суб'єкта відшкодування шкоди, завданої іншим особам. Водночас якщо фактичне управління ТЗ продовжує здійснювати його юридичний володілець (власник), то обов'язок відшкодування шкоди покладається на нього.

Страхове відшкодування включає відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю потерпілого; моральної шкоди; шкоди, завданої майну потерпілого. При цьому право на відшкодування моральної шкоди виникає лише в разі завдання шкоди життю, здоров'ю потерпілого.

Розмір страхового відшкодування залежить від підстави виникнення страхових зобов'язань, виду шкоди та її оцінки. Зокрема для окремих випадків завдання шкоди життю та здоров'ю потерпілого законодавцем встановлено максимальні та мінімальні розміри страхового відшкодування (регламентної виплати). На розмір страхового відшкодування шкоди, завданої майну впливає франшиза, розмір якої встановлюється в договорі страхування цивільно-правової відповідальності.

Підставою для здійснення страхового відшкодування є настання страхового випадку, пов'язаного із завданням шкоди ненавмисно третій особі внаслідок використання ТЗ.

При страхуванні цивільно-правової відповідальності суброгація недопустима, оскільки страхування втратило б мету, заради якої страхувальник, який виступає в подальшому правопорушником у деліктних зобов'язаннях, вступає в договірні відносини. Водночас суброгація може бути пов'язана із правовідносинами із договору страхування цивільно-правової відповідальності у випадках, якщо страхове відшкодування було виплачено страховиком за договором майнового страхування страхувальнику, який є потерпілою особою внаслідок ДТП.

У разі завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ за участю буксированого особа-страховик визначається залежно від способу буксирування.

У разі завдання шкоди буксированим ТЗ із застосуванням жорсткого зчеплення з ТЗ, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися

страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника ТЗ, що буксирує. У такому порядку повинно здійснюватися страхове відшкодування шкоди, завданої буксированим ТЗ із частковим навантаженням цього ТЗ на платформу або на спеціальне опорне пристосування ТЗ, що буксирує.

У разі завдання шкоди буксированим ТЗ із застосуванням гнучкого зчеплення з ТЗ, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника буксированого ТЗ.

Непереборна сила виступає підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, якщо вона стала причиною виникнення такої взаємодії. При цьому необхідно встановити наявність причинно-випадкового зв'язку між дією непереборної сили та діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ, а також причинно-необхідний зв'язок між діями кількох ТЗ і завданою шкодою.

Законодавче закріплення відповідальності за завдання шкоди, незалежно від вини володільців ТЗ, означає відповідальність за випадок. Водночас випадок є підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ЗТЗ, а також самим ТЗ-ДПН внаслідок їх взаємодії. При цьому необхідно встановити наявність причинно-випадкового зв'язку між діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ і завданою шкодою.

Умисел потерпілого, непереборна сила та випадок є підставами звільнення володільця ТЗ від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ за умови встановлення відсутності вини самих володільців.

ВИСНОВКИ

У дисертації проведено комплексне дослідження відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, що дозволило встановити особливості такого зобов'язального правовідношення, запропонувати єдиний підхід до правового регулювання цивільних відносин із відшкодування шкоди, розробити конкретні пропозиції та рекомендації з удосконалення правового регулювання в досліджуваній сфері, запропонувати нове й уточнене бачення категорій, які є предметом дисертаційного дослідження.

1. Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН, залежно від об'єкта завдання шкоди поділяються на два види: зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої володільцю ТЗ, та зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої іншим особам.

2. Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН їх володільцям: а) виникають за наявності: шкоди, завданої володільцю ТЗ; протиправної дії особи, пов'язаної із ТЗ; причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та протиправною дією особи, пов'язаною із ТЗ; вини володільця (володільців) ТЗ; б) зобов'язана особа із відшкодування шкоди визначається залежно від вини володільців ТЗ; в) кредитором виступає володілець ТЗ; г) виникають часткові зобов'язання; д) відсутність вини обох володільців ТЗ звільняє їх від обов'язку відшкодувати шкоду.

3. Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ-ДПН іншим особам, полягають у такому: а) виникають за наявності: шкоди, завданої іншим особам; протиправної дії особи, пов'язаної із ТЗ; причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та протиправною дією особи, пов'язаною із ТЗ; б) обов'язок відшкодувати шкоду виникає незалежно від вини володільців ТЗ; в) зобов'язаними особами виступають володільці ТЗ, внаслідок взаємодії яких було завдано шкоди іншим особам; г) потерпілими особами виступають пасажирів ТЗ,

пішоходи та інші особи; г) виникають солідарні зобов'язання, а також часткові – за заявою потерпілого за рішенням суду.

4. Розмір відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, залежить від суб'єктивного та об'єктивного чинників. Порядок визначення розміру відшкодування шкоди, завданої безпосередньо володільцю ТЗ-ДПН, залежить від суб'єктивного чинника, оскільки враховується форма та ступінь вини їх володільців. Об'єктивні чинники впливають на розмір відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ, у тих випадках, коли законодавчі акти встановлюють межі відшкодування шкоди (наприклад, при зіткненні морських суден).

5. Обов'язок відшкодувати шкоду становить захід цивільно-правової відповідальності лише за умови її завдання протиправною діяльністю особи, пов'язаною із ТЗ. При цьому протиправний характер завдання шкоди залежить від факту порушення суб'єктивного права потерпілої особи та норм об'єктивного права.

6. Особливість взаємодії ТЗ полягає в тому, що юридично значима дія може спричинятися внаслідок: 1) зовнішнього виявлення волі людини, коли ТЗ виступає засобом виявлення зовні волі людини; 2) без зовнішнього виявлення волі людини, тобто рух транспорту мимоволі людини.

7. Завдання шкоди при виконанні службових обов'язків буде правомірним лише в тих випадках, коли її завдано у стані крайньої необхідності чи самозахисту. За таким правилом слід вирішувати питання відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії ТЗ. Тому в усіх інших випадках завдання шкоди ТЗ, які використовують службові особи при виконанні службових обов'язків, шкода відшкодовується за наявності протиправності в їх діяльності.

8. Причинно-наслідковий зв'язок є складним і включає такі ланки зв'язків: а) зв'язок між діяльністю особи та настанням шкоди; б) зв'язок між діяльністю особи та ТЗ, оскільки шкода завдається особою не безпосередньо, а через ТЗ; в) зв'язок між кількома ТЗ; г) зв'язок між ТЗ та шкодою; д) зв'язок між проявом шкідливих властивостей ТЗ та настанням шкоди.

9. Вина як умова виникнення зобов'язань внаслідок взаємодії ЗТЗ, а також ТЗ-ДПН, якщо шкоди завдано володільцю ТЗ, набуває характеру суб'єктивно-об'єктивної категорії, оскільки для встановлення факту вини (суб'єктивної категорії) необхідно встановити факт порушення обов'язку щодо безпеки дорожнього руху.

10. Особливості здійснення страхового відшкодування в разі завдання шкоди внаслідок взаємодії ТЗ: 1) страхове відшкодування здійснює страховик, який застрахував цивільно-правову відповідальність законного володільця ТЗ, з вини якого завдано шкоди володільцю іншого ТЗ, його життю та здоров'ю або пасажирів, або МТСБУ у передбачених законом випадках; 2) якщо внаслідок взаємодії ТЗ було завдано шкоди іншим особам, страхове відшкодування здійснюють страховики осіб, відповідальність яких застрахована, або МТСБУ у передбачених законом випадках у рівних частках; 3) якщо внаслідок взаємодії ТЗ було завдано шкоди володільцям ТЗ, їх життю та здоров'ю або пасажирам за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, страхове відшкодування здійснюють страховики осіб, відповідальність яких застрахована, або МТСБУ, у передбачених законом випадках у відповідних частках, залежно від ступеня вини кожного власника або законного володільця ТЗ.

11. Підставами звільнення від відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії ТЗ, є умисел потерпілого, непереборна сила та випадок.

Умисел потерпілого звільняє від відповідальності, якщо: а) наявний причинно-необхідний зв'язок між поведінкою потерпілого і особи, пов'язаної із ТЗ; б) відсутня вина володільців ТЗ як безпосередніх завдавачів шкоди.

Непереборна сила має юридичне значення за таких умов: а) наявний причинно-випадковий зв'язок між дією непереборної сили і діяльністю особи, пов'язаної із ТЗ, а також причинно-необхідний зв'язок між діями кількох ТЗ і завданою шкодою; б) відсутність вини володільців ТЗ як безпосередніх завдавачів шкоди.

Умисел потерпілого та непереборна сила звільняють від відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії як ЗТЗ, так і ТЗ-ДПН.

Випадок є підставою звільнення від відповідальності за завдану шкоду, якщо буде встановлено: а) завдання шкоди внаслідок взаємодії ЗТЗ, а також якщо шкоди завдано володільцям ТЗ-ДПН; б) причинно-випадковий зв'язок між діяльністю особи, пов'язаної із ТЗ і завданою шкодою; в) відсутність вини володільця як безпосереднього завдавача шкоди.

12. Запропоновано внести такі доповнення до нормативно-правових актів:

– доповнити ст. 805 ЦК України частиною четвертою такого змісту:

«Наймодавець зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану іншій особі у зв'язку з використанням транспортного засобу, відповідно до глави 82 цього Кодексу. Він має право зворотної вимоги (регресу) до наймача в розмірі виплаченого відшкодування, якщо доведе, що шкоди було завдано з його вини»;

– доповнити частину першу статті 1188 ЦК України пунктом четвертим такого змісту:

«4) за відсутності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, вона їм не відшкодовується»;

– викласти частину 2 статті 1188 ЦК України у такій редакції:

«2. Якщо внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки було завдано шкоди іншим особам, вона відшкодовується на таких підставах:

1) шкода, завдана з вини однієї особи, яка її завдала, відшкодовується винною особою;

2) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення;

3) за відсутності вини осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, особи, які завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати в рівних частках»;

– доповнити статтю 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» пунктами 22.3 та 22.4 у такій редакції:

«22.3. У разі укладення однією особою договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності з декількома страховиками кожний страховик

зобов'язаний відшкодувати оцінену шкоду пропорційно до страхової суми, розмір якої встановлено у страхових полісах. Сукупний розмір страхового відшкодування не може перевищувати фактичний розмір завданої шкоди.

22.4. У разі укладення однією особою договору обов'язкового та договору добровільного страхування цивільно-правової відповідальності з декількома страховиками страховик за договором обов'язкового страхування відшкодовує оцінену шкоду в межах страхової суми, розмір якої встановлено у страховому полісі, а в разі недостатності страхового відшкодування для повного відшкодування завданої шкоди страховик за договором добровільного страхування зобов'язаний сплати потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховим відшкодуванням»;

– доповнити статтю 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» пунктом 22.5 у такій редакції:

«22.5 У разі завдання шкоди буксированим транспортним засобом із застосуванням жорсткого зчеплення з транспортним засобом, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника транспортного засобу, що буксирує. У такому порядку повинно здійснюватися страхове відшкодування шкоди, завданої буксированим транспортним засобом із частковим навантаженням цього транспортного засобу на платформу або на спеціальне опорне пристосування транспортного засобу, що буксирує.

У разі завдання шкоди буксированим транспортним засобом із застосуванням гнучкого зчеплення з транспортним засобом, що буксирує, страхове відшкодування повинно виплачуватися страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність власника буксированого транспортного засобу»;

– доповнити статтю 38 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» пунктами 38.3.1 та 38.3.2 такого змісту:

«38.3.1. Якщо виплачене страховиком страхове відшкодування покриває лише частину завданої шкоди, страховик своїм правом на регресний позов може скористатися лише після того, як потерпіла особа подала до суду позов до особи, відповідальної за завдану шкоду, що не покрита страховим відшкодуванням.

38.3.2. За рішенням суду про відшкодування шкоди стягнення з особи, відповідальної за завдану шкоду, насамперед, здійснюється на користь потерпілого і лише після того, як повністю буде відшкодовано завдану йому шкоду, стягнення здійснюється на користь страховика».

– доповнити пункт 1.10 Правил дорожнього руху абзацом такого змісту:

«гіроскутер, ховерборд, моноколесо, сегвей, електроскутер, трициклопод – це транспортні засоби з одним, двома чи трьома колесами, що приводяться в рух електродвигуном та автоматично змінюють баланс при зміні положення корпусу людини, яка знаходиться на них (крім трициклопода)»;

– доповнити розділ 6 Правил дорожнього руху пунктом 6.8 такого змісту:

«6.8. На осіб, які керують гіроскутером, ховербордом, моноколесом, сегвеем, електроскутером, трициклоподом та іншим подібним електричним транспортним засобом, поширюються вимоги до велосипедистів».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автопілот Tesla врятував життя водієві // Кореспондент.net. – 8 серпня 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua.korrespondent.net/world/3728629-avtopilot-Tesla-vriatuvav-zhyttia-vodiievi>
2. «Автогражданка» родилась в Госстрахе // Газета ОАО «Российская государственная страховая компания». – № 18(60). – М., 2003. – Июнь. – С. 5.
3. Агарков М. М. Обязательства из причинения вреда (Действующее право и задачи Гражданского кодекса СССР) / М. М. Агарков // Проблемы социалистического права. – 1939. – № 1. – С. 55–74.
4. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву / М. М. Агарков // Избранные труды по гражданскому праву: [в 2 т.]. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2002. – Т. I. – С. 163–460.
5. Агарков М. М. Вина потерпевшего в обязательствах из причинения вреда / М. М. Агарков // Избранные труды по гражданскому праву: [в 2 т.]. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2002. – Т. II. – С. 247–360.
6. Агарков М. М. К вопросу о договорной ответственности / М. М. Агарков // Избранные труды по гражданскому праву: [в 2 т.]. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2002. – Т. II. – С. 5–79.
7. Анисимов С. Ф. Соотношение категорий закона, причинности, необходимости и случайности / С. Ф. Анисимов // Вопросы философии. – 1955. – № 6. – С. 47–56.
8. Аномалії в цивільному праві України: навч.-практ. посібник // Відп. ред. Р. А. Майданик. – К.: Юстініан, 2007. – 912 с.
9. Антимонов Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности / Б. С. Антимонов. – М.: Госюриздат, 1952. – 295 с.
10. Антимонов Б. С. Значение вины потерпевшего при гражданском правонарушении / Б. С. Антимонов. – М.: Госюриздат, 1950. – 275 с.

11. Алексеев С. С. Проблемы теории права : курс лекций в 2-х томах / С. С. Алексеев. – Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1972. – Т. I. – 396 с.
12. Алексеев С. С. Общая теория социалистического права : учебн. пособие / С. С. Алексеев. – Свердловск : Изд-во Свердловского юридического института. – 1964. – Вып. : 2. – 226 с.
13. Бакалейко Н. Аварія у стані необхідності / Н. Бакалейко // Закон і бізнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zib.com.ua/ua/125142-poterpilogo_u_dtp_za_uchastyu_koriv_napravlyatimut_do_neisnu.html
14. Баркова С. П. Щодо поняття «Транспортні засоби» / С. П. Баркова // Форум права. – 2013. – № 2. – С. 13–18.
15. Безпілотні автомобілі в Україні: чого чекати? // AUTOMOTOCUB.INFO. Портал автомобільних новин; [Автоцентр](#) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://automotoclub.info/category/nadzvichaini-podii>
16. Безпілотник Anser здатний перебувати в повітрі до 12 годин // Народна армія. – 21 жовтня 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://na.mil.gov.ua/39240-bezpilotnyk-anser-zdatnyj-perebuvaty-v-povitri-do-12-godyn>
17. Белякова А. М. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности (Ответственность владельцев источника повышенной опасности) / А. М. Белякова. – М. : Изд-во Московского ун-та, 1967. – 56 с.
18. Белякова А. М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда (теория и практика) / А. М. Белякова. – М. : Изд-во Московского ун-та, 1986. – 149 с.
19. Бервено С. М. Проблеми договірного права України : монографія / С. М. Бервено. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
20. Березовський Р. С. Право зворотної вимоги (регресу) за цивільним законодавством України / Р. С. Березовський // Актуальні проблеми держави і права. — 2009. — Вип. 51. — С. 268–272.
21. Болдинов В. М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности / В. М. Болдинов. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. – 372 с.

22. Боярський О. О. Відшкодування шкоди, завданої незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю суду : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. О. Боярський. – О., 2008. – 20 с.
23. Брагинский М. И. К вопросу об ответственности за чужие действия по советскому гражданскому праву / М. И. Брагинский / Труды ВЮЗИ. – М., 1961. – Т. I. – С. 31–61.
24. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга первая : Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский; [издание дополнительное, стереотипное (5-й завод)]. – М. : «Статут», 2002. – 848 с.
25. Братель О. Г. Цивільно-правові наслідки надзвичайних ситуацій : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. Г. Братель. – Х., 2003. – 20 с.
26. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность / С. Н. Братусь. – М. : Изд-во «Юрид. лит.», 1976. – 216 с.
27. Братусь С. Н. Субъекты гражданского права / С. Н. Братусь. – М. : Госюриздат, 1950. – 368 с.
28. Варшавский К. М. Обязательства, возникающие вследствие причинения другому вреда / К. М. Варшавский. – М. : Юридическое издательство НКЮ РСФСР, 1929. – 219 с.
29. Венедиктова И. В. Охраняемый законом интерес в гражданском праве : монография / И. В. Венедиктова. – Х. : Точка, 2012. – 508 с.
30. Волков О. А. Зобов'язання відшкодування шкоди, завданої в стані крайньої необхідності : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. А. Волков. – Одеса, 2009. – 23 с.
31. Генкин Д. М. Понятие «непреодолимой силы» в советском гражданском праве / Д. М. Генкин / Во Всесоюзном институте юридических наук.

Обзор заседаний сектора гражданского права // Советское государство и право. – 1949. – № 11. – С. 73.

32. Голубєва Н. Ю. Зобов'язання у цивільному праві України : методологічні засади правового регулювання : монографія / Н. Ю. Голубєва. – О. : Фенікс, 2013. – 642 с.

33. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – ст.144

34. Гохман В. С. Очерки по страхованию от несчастных случаев / В. С. Гохман. – М. : Финансовое издательство НКФ ССР, 1928. – 23 с.

35. Гражданское право: [учебник] : [в 2 т.] / М. М. Агарков, С. Н. Братусь, Д. М. Генкин, М. С. Липецкер и др.; [под ред. Я. Ф. Миколенко, П. Е. Орловский]. – М. : Юрид. изд-во НК СССР, 1938. – Т. I. – 396 с.

36. Гражданское право: [учебник для юридических институтов] / [под ред. М. М. Агаркова, Д. М. Генкина, Всесоюзный институт юрид-их наук НКЮ СССР; Институт права АН СССР]. – М. : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1944. – Т. 1. – 419 с.

37. Гражданское право: [учебник] : [у 3 ч.] / Н. Д. Егоров, И. В. Елисеев, А. А. Иванов и др. ; [под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого]. – М. : «ПРОСПЕКТ», 1997. – Ч. 2. – 784 с.

38. Гражданское право: [учебник] : [у 2 ч.] / Под ред. О. Н. Садикова. – М. : Изд-во БЕК, 1997. – Ч. 2 «Обязательственное право». – 704 с.

39. Гражданское право: [учебник] : учеб.для студентов сред.спец.учеб.заведений по специальности «Правоведение» / Т. В. Богачева; Под ред.С. П. Гришаева. – М. : Юристь, 2003. – 484с.

40. Гражданское право : [в 2 т.] / В. В. Витрянский, В. С. Ем, И. А. Зенин и др. ; [под ред. Е. А. Суханова]. – М. : Изд-во БЕК, 2003. – Т. II, Полутом 1. – 704 с.

41. Гражданское право : [в 2 т.] / В. В. Витрянский, В. С. Ем, Н. В. Козлова и др. ; [под ред. Е. А. Суханова]. – М. : Изд-во БЕК, 2002. – Т. II, Полутом 2. – 544 с.

42. Гражданский кодекс Республики Казахстан от 27.12.1994 № 269-ХІІ / [науч. ред. Н. Э. Лившиц]. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2002. – 633 с.

43. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 07.12.1998 № 218-3 / [науч. ред. В. Ф. Чигирь]. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. – 1059 с.
44. Гражданский кодекс Кыргызской Республики от 08.05.1996 № 15 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.cac-civillaw.org/gesetz/kirgisistan/GK-Kyr.ru.rtf>
45. Гражданский кодекс Республики Узбекистан от 21.12.1995 № 163-I и от 29.08.1996 № 256-I [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://kodeks.uz/grajkod>
46. Гражданский кодекс Российской Федерации : Часть первая / Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301; Гражданский кодекс Российской Федерации: Часть вторая / Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
47. Гражданский кодекс УССР: утвержденный Всеукраинским Центральным Комитетом 16.12.1922. – Харьков : Издание Народного Комиссариата Юстиции, 1923. – 131 с.
48. Грибанов В. П. Осуществление и защита гражданских права / В. П. Грибанов // В. П. Грибанов. – М. : Статут, 2000. – 411 с. (В серии «Классика российской цивилистики»).
49. Гринько С. Д. Непереборна сила як безумовна підстава звільнення від відповідальності в цивільному праві України / С. Д. Гринько // Університетські наукові записки : Часопис ХУУП. – 2007. – № 2. – С. 185–189.
50. Гринько С. Д. Значення вини потерпілого в деліктних зобов'язаннях / С. Д. Гринько // Університетські наукові записки : Часопис ХУУП. – 2009. – № 3. – С. 55–60.
51. Гринько С. Д. Причинно-наслідковий зв'язок як об'єктивна умова виникнення деліктних зобов'язань в Україні / С. Д. Гринько // Університетські наукові записки : Часопис ХУУП. – 2010. – № 2. – С. 66–79.
52. Гринько С. Д. Шкода як умова виникнення деліктних зобов'язань за дореволюційним правом України: порівняльно-правовий аналіз / С. Д. Гринько // Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. – 2011. – Вип. 11. – К. : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва АПрН України, 2011. – С. 31–35.

53. Гринько С. Д. Протиправність як обов'язкова ознака завдання шкоди для виникнення деліктних зобов'язань: історико-правовий аспект/ С. Д. Гринько // Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. – 2010. – Вип. 9. – К. : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва АПрН України, 2010. – С. 84–88.

54. Гринько С. Д. Рецепція деліктних зобов'язань римського приватного права в Україні: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.03 / Гринько Світлана Дмитрівна. – К., 2013. – 390 с.

55. Гринько С. Д. Деліктні зобов'язання римського приватного права: поняття, система, рецепція: монографія / С. Д. Гринько; за наук. ред. Є. О. Харитонова. – Хмельницький: ХУУП, 2012. – 724 с.

56. Гринько С. Д. Вітчизняна концепція деліктних зобов'язань / С. Д. Гринько // Університетські наукові записки: Часопис ХУУП. – 2012. – № 1. – С. 287–294.

57. Гринько С. Д. Простий випадок (casus) як підстава звільнення від деліктної відповідальності за римським правом і законодавством України та європейських країн / С. Д. Гринько // Приватне право і підприємництво: збірник наукових праць. – 2012. – Вип. 12. – К. : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва АПрН України, 2012. – С. 175–178.

58. Гринько С. Д. Римське приватне право як підґрунтя визначення випадку як підстави звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану деліктом в Україні / С. Д. Гринько // Часопис цивілістики: науково-практичний журнал. – 2014. – Вип. 16. – С. 239–243.

59. Джорбенадзе С. М. Крайняя необходимость в советском гражданском законодательстве / С. М. Джорбенадзе // Советское государство и право. – 1960. – № 10. – С. 71–75.

60. Дигесты Юстиниана: [в 8 т.] / [пер. с латинского Ахтерова О. А., Рудоквас А. Д., Сморгчов А. М., Тузов Д. О. и др.]; [отв. ред. Л. Л. Кофанов]. – М. : Статут, 2005. – Т. VI. Полутом 2. – 564 с.

61. Дмитриева О. В. Непреодолимая сила как основание освобождения от деликтной ответственности независимо от вины / О. В. Дмитриева // Деликтные обязательства по российскому гражданскому праву: сб. науч. тр. / редкол.: С. Д. Князев, Е. А. Крашенинников, Г. Н. Шевченко, А. С. Шевченко (отв.ред.). – Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2005. – С. 24–40.
62. Договірне право України. Особлива частина : [навч. посіб.] / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.
63. Дождев Д. В. Римское частное право: [учебник для вузов] / Д. В. Дождев; [под. ред. В. С. Нерсисянца]. – М. : Издательство НОРМА, 2002. – 784 с.
64. Донцов С. Е. Возмещение вреда по советскому законодательству / С. Е. Донцов, В. В. Глянцев. – М. : Юрид.лит., 1990. – 271 с.
65. Донцов С. Е., Маринина М. Я. Имущественная ответственность за вред, причиненный личности / С. Е. Донцов, М. Я. Маринина. – М. : Юрид.лит., 1986. – 160 с.
66. Дурманов Н. Д. Общие основания учения о причинной связи / Н. Д. Дурманов // Вопросы уголовного права. – Сб. 1. – 1944. – С. 46–54.
67. Егоров Н. Понятие источника повышенной опасности / Н. Егоров // Советская юстиция. – 1980. – № 11. – С. 12–13.
68. Эрделевский А. М. Проблемы компенсации за причинение страданий в российском и зарубежном праве : дисс. ... докт. юрид. наук : 12.00.03 / Эрделевский Александр Маркович. – М., 2000. – 348 с.
69. Жила О. В. Відшкодування шкоди, завданої незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю службових осіб органів державної податкової служби України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. В. Жила. – О., 2009. – 21 с.
70. Жилинкова И. В. Гражданское правоотношение : системно-структурный поход / И. В. Жилинкова // Страницы Харьковской цивилистики : [в 3

ч.]. – Ч. 3: Доктора Харьковской цивилистической школы / сост. С. Н. Бервено, И. В. Венедиктова, Е. А. Греков и др. ; под общ. ред. И. В. Венедиктовой и С. Н. Бервено. – Х. : ХНУ имени В. Н. Каразина, 2010. – С. 248–271.

71. Забара І. М. Відшкодування моральної (немайнової) шкоди в міжнародному приватному праві : дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.03/ Забара Ігор Миколайович. – К., 2002. – 180 с.

72. Завальна Ж. В. Щодо питання про юридичну природу зобов'язання / Ж. В. Завальна // Часопис Київського університету права. — 2012. — № 2. — С. 147—150.

73. Загорулько А. И. Обязательства по возмещению вреда, причиненного субъектами гражданского права / А. И. Загорулько. — Х. : Консум, 1996. — 112 с.

74. Зубкова Л. А. Суброгація та регрес при виплаті страхового відшкодування по договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників дорожніх транспортних засобів в Україні / Л. А. Зубкова // Правовий вісник Української академії банківської справи. — 2013. — №1. — С. 58–62.

75. Иванова Э. Д. Юридические факты и возникновение субъективных гражданских прав / Э. Д. Иванова // Советское государство и право. – 1980. – № 2. – С. 34.

76. Інструкція про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України 11.08.2010 № 379 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0123-11>

77. Иоффе О. С. Обязательства по возмещению вреда / О. С. Иоффе. – [Издание второе]. – Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1952. – 107 с.

78. Иоффе О. С. Обязательственное право / О. С. Иоффе. – М. : «Юрид. лит.», 1975. – 872 с.
79. Иоффе О. С. Избранные труды : [в 4 т.] / О. С. Иоффе. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. – Т. I. Правоотношение по советскому гражданскому праву. Ответственность по советскому гражданскому праву. – 574 с.
80. Иоффе О. С. Избранные труды : [в 4 т.] / О. С. Иоффе. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2004. – Т. II. Советское гражданское право. – 511 с.
81. Иоффе О. С. Избранные труды : [в 4 т.] / О. С. Иоффе. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2004. – Т. III : Обязательственное право. – 837 с.
82. Калмыков Ю. Х. Возмещение вреда, причиненного имуществу / Ю. Х. Калмыков. – Саратов : Изд-во Саратовского ун-ту, 1965. – 72 с.
83. Калмыков Ю. Х. Избранные труды по гражданскому праву : [в 2 т.] / Ю. Х. Калмыков. – М. : АО «Центр ЮрИнфроР», 2002. – 490 с.
84. Калмыков Ю. Х. Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда имуществу : автореф. дисс. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право» / Ю. Х. Калмыков. – Харьков, 1963. – 20 с.
85. Канзафарова І. С. Неправомірна поведінка як умова цивільно-правової відповідальності / І. С. Канзафарова // Держава і право. Юридичні і політичні науки : зб. наук. праць. – Київ, 2004. – Вип. 23. – С. 227–231.
86. Ківалова Т. С. Зобов'язання відшкодування шкоди у цивільному законодавстві України (теоретичні аспекти) : [монографія] / Т. С. Ківалова; М-во освіти і науки України; Одеська нац. юрид. акад. – Одеса : Юридична література, 2008. – 360 с.
87. Ковальська В. С. Юридичний факт як підстава зміни та припинення сімейних правовідносин : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / В. С. Ковальська. – О., 2013. – 20 с.
88. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51.

– Ст. 1122 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

89. Кодекс торговельного мореплавства від 09.12.1994 № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.

90. Комментарий российского законодательства / Л. Б. Алексеева [и др.] ; Российская правовая академия. – М. : [б.в.], 1997. – 534 с.

91. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / Рук. авт. коллектива и отв. ред. проф. О. Н. Садилов. – М. : Юрид. фирма «Контракт»; Инфра-М, 1997. – 778 с.

92. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 30. — Ст. 141 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

93. Коняев Н. И. Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда источником повышенной опасности : автореф. дисс. ... канд. юр. наук : 12.00.03 / Коняев Николай Иванович. – М., 1966. – 15 с.

94. Кофман В. И. Соотношение вины и противоправности в гражданском праве / В. И. Кофман // Правоведение. – 1957. – № 1. – С. 65–76.

95. Кофман В. И. Границы юридически-значимого причинения / В. М. Кофман // Известия высших учебных заведений. – 1960. – № 3. – С. 45-58.

96. Кофман В. И. Основные вопросы причинной связи в свете общей проблемы гражданской ответственности / В. И. Кофман // Вестник Ленинградского университета. – 1950. – № 10. – С. 111–125.

97. Кохановська О. В. Особисті немайнові права, що забезпечують природне існування фізичної особи як уособлення захисту прав і основних свобод людини в сучасній Україні / О. В. Кохановська // Вісник Київського нац. університету ім. Тараса Шевченка: сер.: Юридичні науки . – 2011 . – Вип.86 . – С. 7–10.

98. Красавчиков О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / О. А. Красавчиков. – М. : Юрид. лит., 1966. – 198 с.

99. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131.

100. Кузнецова Н. С. Гражданско-правовая ответственность: понятие, условия и механизм применения / Н. С. Кузнецова // Альманах цивилистики: сборник статей / Под ред. Р. А. Майданика. – Вып. 3. – К.: Алерта; КНТ; Центр учебной литературы, 2010. – С. 30–48.
101. Кузнецова О. А. Презумпции в гражданском праве / О. А. Кузнецова. – СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2004. – 349 с.
102. «Кур'єрські дрони» скоро в Україні // Tech today. – 17 квітня 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://today.vodafone.ua/posts/kur-yerski-droni-skoro-v-ukrayini>
103. Лісніча Т. В. Дотримання прав власників транспортних засобів щодо збереження транспортних засобів на автостоянках / Т. В. Лісніча // Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна / Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. – Х.: ХНУ, 2010. – № 929: Серія «Право», Спец. вип. – С. 198–201.
104. Лов'як О. О. Відшкодування шкоди, завданої громадянину діями службових осіб ОВС у стані необхідної оборони / О. О. Лов'як // Юридична наука. – 2011. – № 6. – С. 37–45.
105. Ломидзе О. Суброгация в гражданском праве России / О. Ломидзе // Хозяйство и право. — 2001. — № 10. — С. 24.
106. Майбутнє автострахування: безпілотні автомобілі, телематика і carsharing радикально змінять концепцію страхового захисту // Polis24.ua; Джерело: Форіншурер [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://polis24.ua/uk/news/news/maybutnie-avtostrakhuvannya-bezpilotn/>
107. Майданик Л. А. Материальная ответственность за повреждение здоровья / Л. А. Майданик, Н. Ю. Сергеева. – М.: Юрид. издат., 1962. – 216 с.
108. Майстер І. П. Компенсація моральної шкоди як спосіб захисту особистих немайнових прав фізичної особи: дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.03 / Майстер Ігор Полікарпович. – К., 2015. – 199 с.
109. Малеин Н. С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность / Н. С. Малеин. – М.: Юрид. лит., 1985. – 190 с.

110. Малеин Н. С. Возмещение вреда, причиненного личности / Н. С. Малеин. – М. : Юрид. лит., 1965. – 228 с.
111. Малеин Н. С. Вина – необходимое условие имущественной ответственности / Н. С. Малеин // Советское государство и право. – 1971. – № 2. – С. 28–35.
112. Малеин Н. С. Возмещение вреда, причиненного в состоянии необходимой обороны и крайней необходимости / Н. С. Малеин // Советская юстиция. – 1964. – № 20. – С. 24–26.
113. Малеин Н. С. О моральном вреде / Н. С. Малеин // Советское государство и право. – 1993. – № 3. – С. 32–39.
114. Мальцман Т. Б. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 «Гражданское право» / Мальцман Татьяна Борисовна. — М., 1948. — 178 с.
115. Маслов В. Обязательства из причинения вреда : [учебное пособие] / В. Маслов ; [отв. ред. М. В. Гордон]. – Харьков, 1961. – 103 с.
116. Матвеев Г. К. Вина в советском гражданском праве / Г. К. Матвеев. – К. : Вища школа, 1955. – 308 с.
117. Матвеев Г. К. К вопросу о вине как основании договорной ответственности / Г. К. Матвеев // Юридичний збірник Київського державного університету. – 1948. – № 2. – С. 128–129.
118. Матвеев Г. К. О вине как основании деликтной ответственности / Г. К. Матвеев // Юридичний збірник Київського державного університету ім. Т. Г. Шевченка. – 1950. – № 4. – С. 71–83.
119. Матвеев Г. К. О прямых и косвенных убытках / Г. К. Матвеев // Правоведение. – Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1963. – № 2. – С. 51–58.
120. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів: затв. наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України 24.11.2003 № 142/5/2092 (у редакції наказу Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24.07.2009 № 1335/5/1159) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1074-03>

121. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45, № 46-47, № 48. – Ст. 552
122. Моноколесо, гіроскутер, ховерборд, сегвей, електроскутер, трициклопод / Матеріал з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%81%D0%BE>
123. Могилянський Л. Г. Возмещение ущерба при столкновении автотранспорта / Л. Г. Могилянський. – М. : Юрид. лит., 1987. – 110 с.
124. Новицкий И. Б. Общее учение об обязательстве / И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц. – М. : Юриздат, 1950. – 416 с.
125. О договоре страхования : Закон Латвийской Республики от 10.06.1998 [Электронный ресурс]. — URL : http://www.inlatplus.lv/rus/files/3472_%D0%9E%D0%B4%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F.doc
126. Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности собственников сухопутных транспортных средств : Закон Латвийской Республики от 07.04.2004 [Электронный ресурс]. — URL : http://www.inlatplus.lv/rus/files/3475_%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B1%D1%8F%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8.doc
127. Ойгензихт В. А. Проблема риска в гражданском праве: Часть общая / В. А. Ойгензихт. – Душанбе : Изд-во «Ирфон», 1972. – 224 с.
128. Ойгензихт В. А. Категория «риска» в советском гражданском праве / В. А. Ойгензихт // Правоведение. – 1971. – № 5. – С. 64–70
129. Отраднова О. О. Проблеми вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань : монографія / О. О. Отраднова. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 328 с.

130. Павлодский Е. А. Случай и непреодолимая сила в гражданском праве / Е. А. Павлодский. – М. : Юрид. лит., 1978. – 104 с.
131. Палиюк В. П. Правовое регулирование возмещения морального (неимущественного) вреда : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Палиюк Василий Павлович. – Харьков, 1999. – 190 с.
132. Пендяга Г. Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : дис. ...кандидата юрид. наук : 12.00.03 / Пендяга Ганна Леонідівна. – К., 2008. – 211 с.
133. Первомайський О. О. Участь територіальних публічно-правових утворень в цивільних відносинах : проблеми теорії та практики : монографія // О. О. Первомайський. – К. : Ред. журн. «Право України», 2013. – 196 с.
134. Підпригора О. А. Римське право: [підручник] / О. А. Підпригора, Є. О. Харитонов. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 512 с.
135. Пионтковский А. А. Проблема причинной связи в праве / А. А. Пионтковский // Ученые записки ВИЮН и ВЮА. – 1949. – Вып. IX. – С. 70–93.
136. Плешков А. П., Алексеев О. Л. Обязательное страхование автогражданской ответственности / А. П. Плешков, О. Л. Алексеев. – М. : Рус. командос, 2000. – 120 с.
137. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536.
138. Повітряний гвинт / Матеріал з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : // https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%82%D1%80%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B3%D0%B2%D0%B8%D0%BD%D1%82
139. Постанова Верховного Суду України від 28.01.2015 у справі № 6-229цс14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/E55A43CCBD355A7FC2257DE400239E37](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/E55A43CCBD355A7FC2257DE400239E37)

140. Постанова Судової палати у цивільних справах Верховного Суду України від 03.12.2014 № 6-183 цс 14 / Висновки Верховного Суду України, викладені в рішеннях, прийнятих у грудні 2014 року – лютому 2015 року за результатами розгляду заяв про перегляд судових рішень з підстави, передбаченої п. 1 ч. 1 ст. 355 ЦПК України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ksa.court.gov.ua/sud2190/science_work/rozdil1/vusnovkuVSU/

141. Покровский И. А. Основные проблемы гражданского права (по изд. 1917 г.) / И. А. Покровский. – М. : «Статут», 1998. – 353 с.

142. Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF>

143. Порядок проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 № 1232 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1232-2011-%D0%BF>

144. Правила дорожнього руху: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

145. Правила добровільного страхування транспортних засобів (КАСКО): затв. Укрстрахнаглядом 25.03.1997 № 19-1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/rada/show/v19-1287-97>

146. Правила страхування страхової компанії «Українська страхова група» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukringroup.com.ua/ukr/help/rules/>

147. Примірне положення про водія виїзної бригади станції екстреної (швидкої) медичної допомоги: затв. наказом Міністерства охорони здоров'я України від 29.08.2008 № 500 «Про заходи щодо удосконалення надання екстреної

медичної допомоги населенню України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.moz.gov.ua/ua/portal/dn_20080829_500.html

148. Примак В. Д. Цивільно-правова відповідальність юридичних осіб : монографія / В. Д. Примак. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 432 с.

149. Примак В. Д. Відшкодування моральної шкоди на засадах справедливості, розумності й добросовісності : монографія / В. Д. Примак. – К. : Юрінком Інтер, 2014. – 432 с.

150. Примак В. Д. Вади і переваги теоретичних концепцій цивільної вини / В. Д. Примак // Юридична Україна. – 2006. – № 5. – С. 115–117.

151. Приступа С. Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств : автореф. дисс. ... канд. юр. наук : 12.00.03 / С. Н. Приступа. – Х., 1985. – 19 с.

152. Приступа С. Н. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности : [учебное пособие] / С. Н. Приступа. – Харьков : Юрид. ин-т, 1986. – 30 с.

153. Приступа С. Н. Возмещение вреда, причиненного страхователю поврежденного в столкновении транспортного средства / С. Н. Приступа // Проблемы социалистической законности. — 1984. — № 13. — С. 126–129.

154. Про судову практику у справах про відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я: постанова Пленуму Верховного Суду СРСР № 13 від 05.09.1986 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lawru.info/dok/1986/09/05/n1181602.htm>

155. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди : постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27.03.1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92>

156. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і

кримінальних справ № 4 від 01.03.2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>

157. Про узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у 2010 – 2011 роках : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ № 2 від 30.03.2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0002740-12>

158. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // Відомості Верховної Ради. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379

159. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закон України від 23.09.1999 р. № 1105-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 46-47. – Ст.403.

160. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338

161. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР; в редакції Закону № 2745-III ([2745-14](#)) від 04.10.2001 // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 7. – Ст. 50.

162. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.

163. Про об'єкти підвищеної небезпеки : Закон України від 18.01.2001 № 2245-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 15. – Ст. 73.

164. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

165. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

166. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

167. Про прикордонний контроль : Закон України від 05.11.2009 № 1710-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 6. – Ст. 46.

168. Про міський електротранспорт : Закон України від 29.06.2004 № 1914-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 51. – Ст. 548.

169. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.

170. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : проект Закону України, винесеного на розгляд Верховної Ради України народним депутатом України М. Добкіним та депутатами, членами Комітету Верховної Ради України з питань фінансів та банківської діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=12870&pf35401>

171. Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09.07.2010 № 566 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0689-10>

172. Прусаков А. Д. Действие и бездействие как формы юридически значимого поведения : автореф. дисс. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01. «Теория и история права и государства; история учений о государстве и праве» / А. Д. Прусаков. – Саратов, 2008. – 32 с.

173. Райхер В. К. Вопросы ответственности за причинение вреда / В. К. Райхер // Правоведение. – 1971. – № 5. – С. 56–63.

174. Рахмилович В. А. О противоправности как основании гражданской ответственности / В. А. Рахмилович // Советское государство и право. – 1964. – № 3. – С. 54–62.

175. Рахмилович В. О страховании гражданской ответственности владельцев механизированных средств транспорта / В. Рахмилович // Советская юстиция. – 1970. – № 21. – С. 14–15.

176. Рыженков А. А. Компенсационная функция советского гражданского права / А. А. Рыженков. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1983. – 96 с.

177. Рождественский Н. Римское гражданское право : Изложенное по Маккельдею : [в 2 т.] / Н. Рождественский. – Санкт-Петербург : Типография Карла Крайя, 1830. – Т. II : Особенная часть. – 1880. – 528 с.
178. Русу С. Д. Захист прав військовослужбовців у зобов'язаннях внаслідок заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки: дис. ... кандидата юрид. наук : 20.02.03 / Русу Світлана Дмитрівна. – Х., 1998. – 164 с.
179. Русу С. Д. Делікти в цивільному праві : навчальний посібник / С. Д. Русу. – Хмельницький : Вид-во НАПВУ, 2001. – 164 с.
180. Савицька А. М. Поняття протиправності та її форми за радянським цивільним правом / А. М. Савицька. – Львів : Вид-во «Вища школа», 1974. – 73 с.
181. Самбір О. Є. Суброгація в цивільному праві України : дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.03 / Самбір Ольга Євгенівна – К., 2014. – 172 с.
182. Санфилиппо Чезаре. Курс римского частного права : [учебник] / Санфилиппо Чезаре ; [под ред. Д. В. Дождева]. – М. : Изд-во БЕК, 2002. – 400 с.
183. Семенов П. Г. Категория непреодолимой силы в советском праве / П. Г. Семенова // Советское государство и право. – 1956. – № 10. – С. 38–46.
184. Сич О. Як безпілотні автомобілі змінять наше повсякденне життя? / О. Сич // ЕнергоЛайф.інфо. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://energolife.info/ua/2016/Science/1530>
185. Смирнов В. Т. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве : [учебное пособие] / В. Т. Смирнов, А. А. Собчак. – Л. : Изд-во ЛГУ, 1983. – 152 с.
186. Смирнов В. Т. Понятие источника повышенной опасности / В. Т. Смирнов, А. А. Собчак // Советская юстиция. — 1988. — № 18. — С. 22–23.
187. Сліпченко С. О. Особисті немайнові правовідносини щодо оборотоздатних об'єктів : монографія / С. О. Сліпченко. – Х. : Діса плюс, 2013. – 552 с.
188. Соботник Р. В. Договір страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і

цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Р. В. Собо́тник. – К., 2015. – 20 с.

189. Собчак А. А. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда действием источника повышенной опасности : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право» / А. А. Собчак. – Л., 1964. – 20 с.

190. Собчак А. А. О понятии источника повышенной опасности в гражданском праве / А. А. Собчак // Известия вузов: Правоведение. – 1964. – № 2. – С. 144–147.

191. Собчак А. А. О некоторых спорных вопросах общей теории правовой ответственности / А. А. Собчак // Правоведение. – 1968. – № 1. – С. 49-57.

192. Советское гражданское право : [учебник] : [в 2 т.] / Т. И. Илларионова, М. Я. Кириллова, О. А. Красавчиков и др. ; [под ред. О. А. Красавчикова]. – [3-е изд., испр. и доп.]. – М. : Высш. шк., 1985. – Т. II. – 456 с.

193. Советское гражданское право : [в 2 ч.] / А. Ю. Кабалкин, М. А. Юртаева, Т. С. Шохина и др. ; [под ред. В. А. Рясенцева]. – [3-е изд., перераб. и дополн.]. – М. : Юрид. лит., 1987. – Ч. 2. – 576 с.

194. Справа № 686/356/14-ц. Рішення Хмельницького міськрайонного суду від 13.05.2014 // Архів Хмельницького міськрайонного суду.

195. Справа № 24/380. Рішення Господарського суду міста Києва від 21.12.2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forinsurer.com/public/12/01/01/4434>

196. Справи про відшкодування шкоди в судовій практиці : [навч.-метод. посіб.] / [А. І. Дрішлюк, В. І. Дрішлюк, Л. О. Єсіпова та ін.] ; заг. ред. В. В. Луця, наук. ред. М. К. Галянтича. – Одеса : ОДУВС, 2009. – 428 с.

197. Стависский П. Р. Обязанность возмещения вреда по ст. 95 Основ гражданского законодательства / П. Р. Стависский // Правоведение. – 1971. – № 5. – С. 71–76.

198. Статистика аварійності в Україні. Управління безпеки дорожнього руху ДПД Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
199. Стефанчук Р. О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві: поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту / Р. О. Стефанчук. – Хмельницький : Вид-во Хмельницького університету управління та права, 2007. – 626 с.
200. Стефанчук Р. О. Компенсація моральної шкоди як спосіб захисту особистих немайнових прав: проблеми та шляхи вирішення / Р. О. Стефанчук // Університетські наукові записки. – 2007. – № 1(21). – С. 67–83.
201. Судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування // Вісник Верховного Суду України. – 2011. – № 8 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/647151BD4CCE00E7C2257B7C004A8B79](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/647151BD4CCE00E7C2257B7C004A8B79)
202. Тархов В. А. Гражданское право : [учебник] / В. А. Тархов. – Чебоксары : Чув. КН. Изд-во, 1997. – 331 с.
203. Тархов В. Обязательства, возникающие из причинения вреда / В. Тархов. – Саратов : Изд-во «Коммунист», 1957. – 121 с.
204. Тархов В. А. Источник повышенной опасности / В. А. Тархов // Вестник Саратовской государственной академии права. – 1997. – № 2. – С. 115–120.
205. Терещенко Н.В. Особливості відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.03 / Терещенко Наталья Володимирівна. – Х., 2003. – 165 с.
206. Ткачук А. Л. Значення вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / А. Л. Ткачук. – К., 2002. – 20 с.
207. Топоров Н. Источник повышенной опасности / Н. Топоров // Рабочий суд. – 1926. – № 19. – С. 1177.

208. Трайнин А. Н. Вопрос о причинной связи в социалистическом уголовном праве / А. Н. Трайнин // Советское государство и право. – 1951. – № 5. – С. 24–33.
209. Туманов В. А. Понятие «непреодолимой силы» в советском гражданском праве / В. А. Туманов // Вопросы советского гражданского права : Сб. статей. – М. : Госюриздат, 1955. – С. 110–121.
210. Устименко О. А. Тварина як об'єкт права власності (цивільно-правовий аспект) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. А. Устименко. – Київ, 2014. – 20 с.
211. Флейшиц Е. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения / Е. А. Флейшиц. – М. : Гос. изд-во юрид. лит., 1951. – 239 с.
212. Флейшиц Е. А. Обязательства из причинения вреда / Е. А. Флейшиц // Советское право в период Великой Отечественной войны / [под ред. И. Т. Голякова]. – М. : Юрид. изд-во Министерства юстиции СССР, 1948. – Ч. I. – 430 с.
213. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении / Р. А. Халфина. – М. : Юрид. Лит., 1974. – 340 с.
214. Харитонов Є. О. Відшкодування шкоди, завданої діями водія в стані крайньої необхідності / Є. О. Харитонов // Радянське право. – 1976. – № 11. – С. 75–78.
215. Харитонов Є. О. Приватне право у Стародавньому Римі / Є. О. Харитонов. – Одеса : АО БАХВА, 1996. – 260 с.
216. Харитонов Є. О. Цивільні правовідносини : навч. посіб. / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova. – К. : Істина, 2008. – 304 с.
217. Харитонов Є. О. Цивільне право України : [підручник] / Є. О. Харитонов, Н. О. Саніахметова. – К. : Істина, 2003. – 776 с.

218. Церковна О. В. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.03 / Церковна Олена Володимирівна. – Одеса, 2008. – 200 с.
219. Цивільне право України : [в 3 кн.] / Є. О. Харитонов, Р. О. Стефанчук, А. І. Дрішлюк та ін. ; [за ред. Є. О. Харитонова, А. І. Дрішлюка]. – Одеса : «Юридична література», 2005. – Книга перша. – 525 с.
220. Цивільне право України : [підручник] : [у 2 кн.] / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін. ; [за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової]. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 1. – 720 с.
221. Цивільне право України : [підручник] : [у 2 кн.] / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін. ; [за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової]. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 2. – 640 с.
222. Цивільне право України : [підручник] : [у 2 т.] / В. І. Борисова, Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова та ін. ; [за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького]. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – Т. 2. – 552 с.
223. Цивільне право України : [підручник] : [в 2 т.] / Є. О. Харитонов, І. А. Безклубний, В. В. Луць та ін. ; [за ред. Є. О. Харитонова, Н. Ю. Голубєвої]. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2008. – Т. 2. – 872 с.
224. Цивільне право України : [навч. посіб.] / Ю. В. Білоусов, А. В. Ватрас, С. Д. Гринько та ін. ; [за ред. Р. О. Стефанчука]. – К. : Правова єдність, 2009. – 536 с.
225. Цивільне право України. Особлива частина : [підручник] / Т. В. Боднар, С. І. Бервено, С. М. Безклубий та ін. ; [за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика]. – [3-тє вид., перероб. і доп.]. – К. : Юрінком Інтер, 2010. – 1176 с.
226. Цивільний кодекс Української РСР від 18.07.1963 (зі змінами та доповненнями) // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 1999. – № 1.
227. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // ОВУ. — 2003. — № 11. — Ст. 461.

228. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар / Є. О. Харитонов, І. М. Кучеренко, О. І. Харитонova та ін.; [за ред. Є. О. Харитонova]. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2006. – 1200 с.

229. Цивільний кодекс України : науково-практичний коментар : пояснення, тлумачення, рекомендації позицій вищих судових інстанцій України, науковців, фахівців): [в XII т.]. – Т. XI : Недоговірні зобов'язання / І. В. Спасибо-Фатєєва, Л. М. Баранова, Ю. В. Баулін та ін.; за ред. проф. І. В. Спасибо-Фатєєвої. – Х. : Право, 2014. – 416.

230. Черепахин Б. Б. Рецензия на книгу Б. С. Антимонova «Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности» / Б. Б. Черепахин // Советское гражданское право. – 1953. – № 6. – С. 182–183.

231. Шапошніков С. Д. Відшкодування шкоди, завданої здоров'ю та життю особи, яка без відповідних повноважень рятувала майно іншої особи : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / С. Д. Шапошніков. – Одеса, 2005. – 27 с.

232. Шварц Х. И. Обязательства из причинения вреда: [лекция для студентов ВЮЗИ] / Х. И. Шварц; [под ред. В. А. Рясенцева]. – М., 1954. – 39 с.

233. Шварц Х. И. Значение вины в обязательстве из причинения вреда / Х. И. Шварц. – М. : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1939. – 64 с.

234. Шевченко А. С. Возмещение вреда, причиненного правомерными действиями / А. С. Шевченко. – Владивосток : Изд-во Дальневосточного ун-та, 1989. – 125 с.

235. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права / Г. Ф. Шершеневич. – Тула : Автограф, 2001. – 720 с.

236. Шимон С. І. Відшкодування моральної (немайнової) шкоди як спосіб захисту суб'єктивних цивільних прав : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Шимон Світлана Іванівна. – К., 1998. – 199 с.

237. Шишкин С. К. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, по российскому гражданскому праву: дисс. ... кандидата юрид. наук : 12.00.03 / Шишкин Сергей Константинович. – М., 2004. – 191 с.

238. Щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та виконання зобов'язання щодо страхування такої відповідальності: Директива Ради від 24.04.1972 № 72/166/ЄЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_280

239. Що таке страховий сертифікат «Зелена картка»? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mtsbu.ua/ua/for_consumers/green_card/96550/

240. Яичков К. К. Права, возникающие в связи с потерей здоровья / К. К. Яичков. – М. : Изд-во «Наука», 1964. – 166 с.

241. Як часто безпілотні авто попадають в ДТП? // Цікавий світ. – 14 січня 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://senfil.net/index.php?newsid=295>

242. Ярошенко К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда / К. Б. Ярошенко. – М. : Юрид. лит., 1977. – 79 с.

243. Ярошенко К. Б. Обязательства вследствие причинения вреда / К. Б. Ярошенко // Комментарий Российского законодательства / Л. Б. Алексеева [и др.]; Российская правовая академия. – М. : [б.в.], 1997. – 534 с.

244. Ярошенко К.Б. Жизнь и здоровье под охраной закона. Гражданско-правовая защита личных неимущественных прав / К. Б. Ярошенко. – М., 1990. – 178 с.