

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА

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

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Хмельницькому університеті управління та права, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор
Гринько Світлана Дмитрівна,
Хмельницький університет управління та права,
завідувач кафедри цивільного права та процесу

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, доцент
Отрадна Олесь Олександрівна,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка,
професор кафедри цивільного права

кандидат юридичних наук, доцент
Лісніча Тетяна Володимирівна,
Харківський національний університет
імені В. Н. Каразіна,
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін

Захист відбудеться 21 березня 2017 р. о 10:00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.051.28 у Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 6, ауд. 431.

З дисертацією можна ознайомитись у Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4.

Автореферат розісланий «14» лютого 2017 року.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

О. А. Устименко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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 дорожньо-транспортних пригод (далі – 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 – транспортних засобів. Так, за останні п'ять років загалом сталося приблизно 46867 ДТП з потерпілими внаслідок зіткнення транспортних засобів, 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 транспортний засіб 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 транспортних засобів. 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 транспортних засобів, 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 транспортних засобів, 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 транспортних засобів, 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. Примак, 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 транспортних засобів, то вони вивчалися лише в аспекті відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки.

Наукові підходи до розв'язання проблем із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, 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. Голубевої, 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 транспортних засобів, 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 транспортних засобів, розроблення конкретних пропозицій та рекомендацій з удосконалення правового регулювання відповідних зобов'язальних відносин.

Для досягнення зазначеної мети було поставлено такі задачі:

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

взаємодії транспортних засобів;

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

– розкрити особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів;

– визначити суб'єктів відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів;

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

– виявити особливості підстав звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії транспортних засобів;

– розробити пропозиції та рекомендації з питань удосконалення законодавчого регулювання відносин із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

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

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

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 джерел підвищеної небезпеки, транспортного засобу, 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 транспортного засобу, 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 джерела підвищеної небезпеки, причинно-наслідкового зв'язку, вини, непереборної сили тощо (підрозділи 1.1, 2.3, 2.4, 3.3). Системно-функціональний метод використовувався при виокремленні видів транспортних засобів, 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 транспортними засобами (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 транспортних засобів. 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 транспортних засобів, як недоговорних правовідносин, що виникають внаслідок протиправного завдання шкоди, а у випадках, передбачених законом, правомірного завдання шкоди володільцю транспортного засобу, а також іншим особам, спричиненої взаємодією транспортних засобів, 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 зазначеної шкоди в повному обсязі, якщо інше не передбачено законом;

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

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

– здійснено поділ зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, залежно від виду транспортного засобу на зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії: а) звичайних транспортних засобів; б) звичайних транспортних засобів і транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки; в) транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки;

– обґрунтовано звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду володільця транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки, який допустив недбалість стосовно його схоронності, що призвела до неправомірного 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 джерелом підвищеної небезпеки (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 транспортних засобів. Встановлено, що в даному випадку мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки: а) прямий (безпосередній), тобто зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із

транспортним засобом і шкідливим наслідком; б) необхідний – зумовлює настання шкідливого наслідку через прояв шкідливих властивостей транспортного засобу у русі; в) випадковий – шкідливий наслідок спричиняється взаємодією кількох транспортних засобів;

– 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 транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки 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 транспортних засобів, є діяльність особи, пов'язана із транспортним засобом. Це зумовлено такими обставинами: по-перше, транспортні засоби породжують завдання шкоди при 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 кількох транспортних засобів, що спричинили настання юридично значимих наслідків;

– характеристика завдання шкоди у стані крайньої необхідності внаслідок взаємодії транспортних засобів; 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, сформульовані в ньому положення та висновки обґрунтовані на основі особистих досліджень автора. Нові наукові результати дослідження 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.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, зв'язок роботи з науковими програмами, темами, планами, визначено його мету, задачі, об'єкт і предмет дослідження, розкрито методологічні засади роботи, сформульовано наукову новизну, висвітлено практичне значення одержаних результатів, наведено перелік апробацій результатів дослідження, відомості про публікації за темою дослідження, структуру та обсяг роботи.

Розділ 1 «Загальні положення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» складається з двох підрозділів, в яких досліджується транспортний засіб та його види, визначаються особливі ознаки зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

У *підрозділі 1.1 «Поняття та ознаки транспортного засобу як джерела завдання шкоди»* аналізуються законодавчі дефініції поняття «транспортний засіб», визначаються загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу, виділяються види транспортних засобів та розкривається їх цивільно-правове значення.

Аналіз законодавчих дефініцій поняття «транспортний засіб» дав можливість зробити висновок, що головною ознакою транспортного засобу 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. Зважаючи на це, гіроскутер, ховерборд, моноколесо, сегвей, електроскутер, трициклопод та інші подібні електричні пристрої віднесено до транспортних засобів. Зазначено, що вони за сукупністю експлуатаційних характеристик (пересування людей на невеликі відстані, по дорозі, тротуарі та в будівлі, 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 Правил дорожнього руху до велосипедистів (п. б).

Залежно від ознаки ймовірності створення підвищеної небезпеки завдання шкоди виокремлено два види транспортних засобів,: 1) транспортні засоби-джерела підвищеної небезпеки; 2) звичайні транспортні засоби. Для визначення транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки розглянуто цивільно-правову природу джерел підвищеної небезпеки. Досліджено законодавче закріплення та судове трактування, а також основні наукові концепції поняття «джерела підвищеної небезпеки» («діяльності», «об'єкта», «властивостей речей і сил природи», «змішану» та ін.). Зроблено висновок, що джерело підвищеної небезпеки – це об'єкт матеріального світу, який володіє шкідливими властивостями та створює підвищену ймовірність завдання шкоди внаслідок неможливості повного контролю з боку людини у процесі його використання. Тобто джерелом підвищеної небезпеки визнається матеріальний об'єкт, що використовується у діяльності людини, оскільки небезпека завдання шкоди виникає від матеріального об'єкта. Наголошено, що матеріальний об'єкт не може бути відділений від діяльності людини, так само як і діяльність людини від цього об'єкта.

Зазначено, що до транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки 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.

Окрему увагу приділено характеристиці новітніх моделей транспортних засобів, що дозволило віднести діяльність осіб, пов'язану із використанням безпілотних автомобілів та безпілотних повітряних суден, до джерел підвищеної небезпеки. Зауважується, що безпілотні автомобілі є джерелом підвищеної небезпеки за тими самими критеріями, що й звичайні автомобілі, керування якими здійснює безпосередньо людина.

Наведено такі обґрунтування кваліфікації безпілотних повітряних суден як джерел підвищеної небезпеки: а) рушієм для них є повітряний гвинт; б) оператор не може здійснювати повний контроль за повітряним судном (якщо оператор визначає кінцевий маршрут польоту, а сам маршрут встановлює система навігації GPS, тому він, 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; якщо людина управляє польотом безпосередньо («ручне управління»), то вона не може повністю контролювати роботу двигуна, системи дистанційного управління тощо); в) літальний апарат у польоті, а також повітряний гвинт у русі можуть завдати шкоди життю, здоров'ю людини, а також майну.

Вказується, що звичайні транспортні засоби – 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.

У підрозділі 1.2 «Поняття та особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» розкрито ознаки зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, та визначено їх поняття.

На підставі проведеного аналізу виокремлено загальні та спеціальні ознаки зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Встановлено, що загальними ознаками зазначених зобов'язань є: 1) шкода завдається діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом; 2) 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); 3) кредитором можуть бути: а) володільці транспортних засобів; б) інші особи, яким шкода була завдана внаслідок взаємодії транспортних засобів (наприклад, пасажир, пішоход); 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; 4) боржником виступають володільці транспортних засобів; 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; 5) має місце спільне завдання шкоди, тобто неподільна шкода завдається взаємопов'язаними діями кількох транспортних засобів; 6) належать до зобов'язань з множинністю осіб; 7) об'єктом зобов'язання є дії боржника щодо відшкодування шкоди, які повинні становити правовий майновий інтерес для кредитора і бути фізично здійсненими; 8) 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 випадків 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 транспортним засобом; в) причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом.

Спеціальні ознаки виділено окремо для кожного виду зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Так, зобов'язанням із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів, притаманні такі ознаки: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є статті 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.

Зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів і транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки, визначають такі ознаки: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є ст. 1187 ЦК України; б) шкода відшкодовується незалежно від вини володільця транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки; в) боржником є володільць транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки; г) підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є непереборна сила, умисел потерпілого.

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки, полягають у такому: а) нормативною підставою відшкодування шкоди є статті 1187, 1188 ЦК України; б) шкода відшкодовується на засадах вини – у разі завдання шкоди володільцям транспортних засобів, незалежно від вини – завдання шкоди іншим особам; в) боржником є володільць транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки; г) часткові зобов'язання виникають у випадках завдання шкоди володільцям транспортних засобів за наявності вини всіх володільців; солідарні зобов'язання – у разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів іншим особам; д) підставами звільнення від обов'язку відшкодування шкоди є випадок, непереборна сила, умисел потерпілого, якщо шкода завдана володільцю транспортного засобу; якщо шкода завдана іншим особам, то підставами звільнення є непереборна сила та умисел потерпілого.

Диференціювання загальних і спеціальних ознак дозволило сформулювати поняття «зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів».

Розділ 2 «Умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» включає чотири підрозділи, в яких наводиться характеристика шкоди, діяльності особи, пов'язаної із транспортним засобом, причинно-наслідкового зв'язку як обов'язкових умов виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, а також визначаються особливості вини володільця транспортного засобу.

У підрозділі 2.1 «Шкода як умова виникнення зобов'язань» охарактеризовано майнову та моральну шкоду, що може бути завдана внаслідок взаємодії транспортних засобів. Зазначається, що шкода повинна відповідати таким умовам: факт завдання шкоди та її розмір доказується потерпілою особою; має бути наявною, тобто такою, яка ніким не була відшкодована в повному обсязі; відшкодування моральної шкоди передбачає наявність факту протиправних дій володільця транспортного засобу.

Визначено загальні та спеціальні вимоги до відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. До загальних вимог, що застосовуються в усіх випадках завдання шкоди, віднесено: 1) розмір відшкодування визначається за домовленістю сторін (у разі добровільного виконання обов'язку), а також за рішенням суду за наявності відповідних доказів з боку потерпілого (у разі 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. До спеціальних вимог, що характеризують випадки завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів, віднесено: 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.

У підрозділі 2.2 «Діяльність особи, пов'язана із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань» розглянуто діяльність особи, пов'язану із транспортним засобом, як умову виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

Вказується, що шкода завдається внаслідок взаємодії транспортних засобів у формі діяльності особи, пов'язаної із транспортним засобом, який повинен перебувати в цей час у русі. Зазначено, що зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, виникають у разі завдання шкоди як протиправною, так і правомірною діяльністю їх володільців. Протиправна поведінка завдавача шкоди спричиняє виникнення цивільно-правової відповідальності для правопорушника. Правомірна поведінка завдавача шкоди спричиняє можливість застосування такого способу захисту, як пред'явлення вимоги про відшкодування шкоди. 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 ЦК України); 2) у разі завдання шкоди у стані крайньої необхідності (ст. 1171 ЦК України). Зроблено висновок, що завдання шкоди при виконанні службових обов'язків та здійсненні права буде правомірним лише тоді, якщо її було завдано у стані крайньої необхідності або самозахисту (зокрема необхідної оборони).

У роботі обстоюється позиція про одночасне застосування норм про крайню необхідність (ст. 1171 ЦК України) та джерело підвищеної небезпеки (статей 1187, 1188 ЦК України) з таких міркувань. По-перше, підставою виникнення зобов'язання є правомірне завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки, 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 із відшкодування шкоди визначаються за правилами про крайню необхідність, однак обов'язок відшкодувати шкоду покладається на володільця транспортного засобу.

У підрозділі 2.3 «Причинно-наслідковий зв'язок між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, як умова виникнення зобов'язань» досліджено

особливості причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом.

Проаналізовано основні теорії про причинний зв'язок (прямого та непрямого причинного зв'язку, необхідної та випадкової умови, прямих і непрямих причинних зв'язків). Зазначено, що проблему встановлення причинно-наслідкового зв'язку як умови зобов'язань з відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, слід вирішувати через призму причин настання шкідливого наслідку. При цьому найбільш наближеною до шкоди «природною (фізичною, механічною)» причиною вважається дія транспортних засобів, а решта факторів повинні виступати «причинами причин».

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, полягають у тому, що в разі її завдання іншій особі має місце спільне завдання шкоди: 1) наявність неподільної шкоди; 2) завдання шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями. Для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки: 1) прямий (безпосередній) – зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, і шкідливим наслідком; 2) необхідний – шкідливий наслідок настає у результаті 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 транспортних засобів іншим особам необхідно встановити такі додаткові зв'язки: між дією кількох транспортних засобів; між дією кількох транспортних засобів і шкідливим наслідком для інших осіб.

У підрозділі 2.4 «Особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» розглянуто вини у трьох аспектах як: 1) умову виникнення обов'язку відшкодування шкоди; 2) підставу зменшення розміру відшкодування шкоди; 3) підставу звільнення від обов'язку відшкодування шкоди.

Зазначається, що законодавець надає вині значення обов'язкової умови виникнення таких зобов'язань у випадках: 1) завдання шкоди внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів, тому обов'язок відшкодувати шкоду виникає для винного володільця транспортного засобу на загальних підставах, передбачених статтями 1166 та 1167 ЦК України; 2) завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки; у такому разі обов'язок відшкодування шкоди виникає за таких умов: а) наявності вини лише однієї особи, якщо шкоди завдано одному із володільців транспортних засобів. 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 транспортних засобів (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); в) наявності вини володільця транспортного засобу, що полягає в недбалості, яка призвела до неправомірного заволодіння транспортним засобом іншою особою (ч. 4 ст. 1187 ЦК України). У такому випадку обов'язок відшкодувати шкоду виникає спільно

для незаконного володільця транспортного засобу 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).

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. 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). Зроблено висновок, що про вину потерпілого йдеться лише у випадках вчинення ним протиправної дії, зокрема порушення правил безпеки дорожнього руху. 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» містить три підрозділи, в яких надається характеристика володільця транспортного засобу, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, а також підстав звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

У підрозділі 3.1 *«Володільця як суб'єкт відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів»* розглянуто правові вимоги до володільця транспортного засобу, на якого покладається обов'язок відшкодування шкоди.

Зауважується, що за загальним правилом цивільного законодавства володільцем транспортного засобу 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 транспортним засобом свідчить керування транспортним засобом у момент завдання шкоди.

Проаналізовано правову позицію Верховного Суду України (постанова від 28 січня 2015 року у справі № 6-229цс14) та Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ (п. 6 постанови № 4 від 1 березня 2013 р.), які вказують на невизнання володільцем транспортного засобу особи, яка ним керує у зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків на підставі трудового договору (контракту) із особою, яка на відповідній правовій підставі володіє транспортним засобом. При цьому критично оцінюється обов'язкова умова застосування цього правила – «керування транспортним засобом у зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків». Зроблено висновок, що для покладення обов'язку відшкодування шкоди, завданої працівником, на особу, яка на правовій підставі володіє транспортним засобом, необхідною умовою є правомірність володіння працівником цим транспортним засобом. Відповідно не має значення факт завдання шкоди у зв'язку з виконанням працівником трудових (службових) обов'язків.

Така позиція обґрунтовується тим, що завдання шкоди транспортним засобом породжує спеціальне зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, де суб'єктом відшкодування шкоди є його володілець.

Водночас зазначається, що в разі неправомірного заволодіння працівником транспортним засобом суб'єктом відшкодування шкоди повинна бути особа, яка керувала ним у момент завдання шкоди. Наприклад, якщо працівник викрав транспортний засіб або був відсторонений власником від керування транспортним засобом, був позбавлений водійського посвідчення тощо. При цьому не має значення, чому саме завдано шкоди – життю, здоров'ю чи майну потерпілого. Така позиція пояснюється тим, що Верховний Суд України покладає такий обов'язок на працівника лише в разі завдання шкоди життю чи здоров'ю потерпілого (п. 6 постанови № 4 від 1 березня 2013 р.). Зауважується, що у разі передання володільцем транспортного засобу у випадках, передбачених законом, цього засобу у фактичне володіння інших осіб (працівникам міліції, охорони здоров'я), то має місце зміна володільця, а отже й відповідно суб'єкта відшкодування шкоди, завданої іншим особам. Водночас якщо фактичне управління транспортним засобом продовжує здійснювати його юридичний володілець (власник), то обов'язок відшкодування шкоди покладається на нього.

Підрозділ 3.2 «Значення страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» присвячено характеристиці страхових зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

Зроблено висновок про те, що значення договору цивільно-правового страхування відповідальності полягає в тому, що він захищає страхувальника від фінансових втрат, які останній може понести внаслідок подання до нього позовів про відшкодування шкоди, завданої третій особі. Водночас система страхування захищає й майнові інтереси третіх осіб, потерпілих від завданої шкоди, оскільки у винного суб'єкта відповідальності може бути недостатньо засобів для її відшкодування.

Розкрито зміст страхового відшкодування, що включає відшкодування: шкоди, завданої життю, здоров'ю потерпілого; моральної шкоди; шкоди, завданої майну потерпілого. При цьому наголошується, що право на відшкодування моральної шкоди виникає лише в разі завдання шкоди життю, здоров'ю потерпілого. Аргументовано, що розмір страхового відшкодування залежить від підстави виникнення страхових зобов'язань, виду шкоди та її оцінки. Зокрема вказується, що в окремих випадках 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. Зазначено, що підставою для здійснення страхового відшкодування є настання страхового випадку, пов'язаного із завданням шкоди ненавмисно іншій особі внаслідок використання транспортного засобу. Встановлено відсутність правового регулювання розподілу між страховиками виплати страхового відшкодування за декількома договорами страхування (обов'язкового та добровільного) цивільно-правової відповідальності та запропоновано власний підхід до розподілу страхового відшкодування.

Обґрунтовано недопустимість суброгації при страхуванні цивільно-правової відповідальності, оскільки страхування втратило б мету, заради якої страхувальник, який набуває в подальшому статусу правопорушника у деліктних зобов'язаннях, вступає у договірні відносини. Водночас вказується, що 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.

Особливу увагу приділено відшкодуванню шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, один з яких буксирує інший транспортний засіб. Зроблено висновок, що особа-страховик, на яку буде покладено обов'язок здійснити страхове відшкодування, повинна визначатися залежно від способу буксирування. Вноситься пропозиція доповнити ст. 22 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» пунктом 22.5.

У підрозділі 3.3 «Підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів» встановлено, що абсолютними підставами звільнення є умисел потерпілого та непереборна сила, а відносною такою підставою може бути випадок. Зазначається, що визначення випадку підставою для звільнення від обов'язку відшкодування шкоди залежить від виду транспортного засобу, категорії осіб, які зазнали шкоди, та суб'єктивної умови виникнення зобов'язання. Проаналізовано основні теорії розуміння непереборної сили (об'єктивну та суб'єктивну). Зауважується, що непереборна сила виступає підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, якщо вона стала причиною виникнення такої взаємодії. При цьому необхідним є встановлення наявності причинно-випадкового зв'язку між дією непереборної сили і діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, а також причинно-необхідного зв'язку між діями кількох транспортних засобів і завданою шкодою.

Наведено аргументи, що законодавче закріплення відповідальності за завдання шкоди, незалежно від вини володільців транспортних засобів, означає відповідальність за випадок. Водночас випадок є підставою звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів, а також самим транспортним засобам-джерелам підвищеної небезпеки внаслідок їх взаємодії. При цьому необхідним є встановлення наявності причинно-випадкового зв'язку між діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, і завданою шкодою.

Зроблено висновок, що умисел потерпілого, непереборна сила та випадок є підставами звільнення володільця транспортного засобу від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, за умови встановлення відсутності вини самих володільців.

ВИСНОВКИ

У дисертації проведено комплексне дослідження відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, 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 транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки, залежно від об'єкта завдання шкоди поділяються на два види: зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої володільцю транспортного засобу, та зобов'язання із відшкодування шкоди, завданої іншим особам.

2. Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки їх володільцям: а) виникають за наявності: шкоди, завданої володільцю транспортного засобу; протиправної дії особи, пов'язаної із транспортним засобом; причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та протиправною дією особи, пов'язаною із транспортним засобом; вини володільця (володільців) транспортного засобу; б) зобов'язана особа із відшкодування шкоди визначається залежно від вини володільців транспортних засобів; в) кредитором виступає володільць транспортного засобу; г) виникають часткові зобов'язання; д) відсутність вини обох володільців транспортних засобів звільняє їх від обов'язку відшкодувати шкоду.

3. Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки іншим особам, полягають у такому: а) виникають за наявності: шкоди, завданої іншим особам; протиправної дії особи, пов'язаної із транспортним засобом; причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та протиправною дією особи, пов'язаною із транспортним засобом; б) обов'язок відшкодувати шкоду виникає незалежно від вини володільців транспортних засобів; в) зобов'язаними особами виступають володільці транспортних засобів, внаслідок взаємодії яких було завдано шкоди іншим особам; г) потерпілими особами виступають пасажери транспортних засобів, 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 транспортних засобів, залежить від суб'єктивного та об'єктивного чинників. Порядок визначення розміру відшкодування шкоди, завданої безпосередньо володільцю транспортного засобу-джерела підвищеної небезпеки, залежить від суб'єктивного чинника, оскільки враховується форма та ступінь вини їх володільців. Об'єктивні чинники впливають на розмір відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, 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 транспортним засобом. При цьому протиправний характер завдання шкоди залежить від факту порушення суб'єктивного права потерпілої особи та норм об'єктивного права.

6. Особливість взаємодії транспортних засобів полягає в тому, що юридично значима дія може спричинитися внаслідок: 1) зовнішнього виявлення волі людини, коли транспортний засіб 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 транспортних засобів. Тому в усіх інших випадках завдання шкоди транспортними засобами, 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 транспортним засобом, оскільки шкода завдається особою не безпосередньо, а через транспортний засіб; в) зв'язок між кількома транспортними засобами; г) зв'язок між транспортним засобом та шкодою; д) зв'язок між проявом шкідливих властивостей транспортного засобу та настанням шкоди.

9. Вина як умова виникнення зобов'язань внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів, а також транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки, якщо шкоди завдано володільцю транспортного засобу, 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 транспортних засобів: 1) страхове відшкодування здійснює страховик, який застрахував цивільно-правову відповідальність законного володільця транспортного засобу, з вини якого завдано шкоди володільцю іншого транспортного засобу, його життю та здоров'ю або пасажирів, або Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ) у передбачених законом випадках; 2) якщо внаслідок взаємодії транспортних засобів 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 транспортних засобів було завдано шкоди володільцям транспортних засобів, 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 транспортного засобу.

11. Підставами звільнення від відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії транспортних засобів, 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 транспортним засобом; б) відсутня вина володільців транспортних засобів 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 транспортним засобом, а також причинно-необхідний зв'язок між діями кількох транспортних засобів і завданою шкодою; б) відсутність вини володільців транспортних засобів як безпосередніх завдавачів шкоди.

Умисел потерпілого та непереборна сила звільняють від відповідальності за шкоду, завдану внаслідок взаємодії як звичайних транспортних засобів, так і транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки.

Випадок є підставою звільнення від відповідальності за завдану шкоду, якщо буде встановлено: а) завдання шкоди внаслідок взаємодії звичайних транспортних засобів, а також якщо шкоди завдано володільцям транспортних засобів-джерел підвищеної небезпеки; б) причинно-випадковий зв'язок між діяльністю особи, пов'язаної із транспортним засобом 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 ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Лесько Ю. В. Поняття та ознаки джерела підвищеної небезпеки / Ю. В. Лесько // Університетські наукові записки: Часоп. ХУУП. – 2015. – № 3. – С. 74–86.

2. Лесько Ю. В. Володілець транспортного засобу як суб’єкт цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду / Ю. В. Лесько // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки. – 2015. – Вип. 6. – Т. 1. – С. 97–101.

3. Лесько Ю. В. Особенности обязательств, возникающих вследствие причинения вреда взаимодействием нескольких транспортных средств / Ю. В. Лесько // *Legea și Viata*. – 2016. – № 4/3. – С. 39–42.

4. Лесько Ю. В. Страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів / Ю. В. Лесько // *Університетські наукові записки: Часопис ХУУП*. – 2016. – № 1. – С. 118–129.

5. Лесько Ю. В. Особливості вини у зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів / Ю. В. Лесько // *Університетські наукові записки: Часоп. ХУУП*. – 2016. – № 2. – С. 97–111.

6. Лесько Ю. В. Поняття зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів / Ю. В. Лесько // *Актуальні проблеми юридичної науки: зб. тез міжнар. наук. конф. «Чотирнадцять осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 23–24 жовт. 2015 р.): [у 2-х ч.]*. – Ч. 1. – Хмельницький : Вид-во Хмельниц. ун-ту упр. та права, 2015. – С. 31–33.

7. Лесько Ю. В. Правова природа джерела підвищеної небезпеки / Ю. В. Лесько // *Право, держава та громадянське суспільство в умовах системних реформ у процесі євроінтеграції: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Дніпропетровськ, 27–28 листоп. 2015 р.* – У 2-х ч. – Ч. 1. – Дніпропетровськ: Дніпропетров. гуманітар. ун-т, 2015. – С. 127–131.

8. Лесько Ю. В. Регрес та суброгація у страхових зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої транспортними засобами / Ю. В. Лесько // *Сучасні погляди на актуальні питання правових наук: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Запоріжжя, 25–26 листоп. 2016 р.* – У 2-х ч. – Ч. 1. – Запоріжжя: Запоріз. міська громад. орг. «Істина», 2016. – С. 86–90.

*Опубліковані праці, які додатково відображають
наукові результати дисертації:*

Лесько Ю. В. Підстави звільнення від обов'язку відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів / Ю. В. Лесько / *Актуальні питання правового регулювання особистих немайнових та майнових відносин у контексті приведення законодавства України до європейських стандартів: монографія* / М. В. Бориславська, В. А. Ватрас, С. Д. Гринько [та ін.]; за заг. ред. С. Д. Гринько. – Хмельницький: Вид-во Хмельниц. ун-ту упр. та права, 2016. – С. 197–215.

АНОТАЦІЯ

Лесько Ю. В. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, Харків, 2017.

У дисертації досліджено особливості відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Визначено поняття, ознаки та види транспортного засобу, виявлено особливі ознаки зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів та здійснено поділ цих зобов'язань залежно від виду транспортного засобу.

З'ясовано підстави та умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Охарактеризовано об'єктивні умови виникнення цих зобов'язань (шкоду, діяльність особи, пов'язану із транспортним засобом, причинно-наслідковий зв'язок). Розкрито особливості вини в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів.

Визначено суб'єктів відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Охарактеризовано страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Виявлено особливості підстав звільнення від обов'язку відшкодувати шкоду, завдану внаслідок взаємодії транспортних засобів.

Сформульовано пропозиції та рекомендації з питань удосконалення законодавчого регулювання відносин із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів

Ключові слова: транспортний засіб, джерело підвищеної небезпеки, взаємодія, зобов'язання, завдання шкоди, шкода, діяльність, причинно-наслідковий зв'язок, вина, володілець, непереборна сила, умисел потерпілого, страхування цивільно-правової відповідальності.

АННОТАЦІЯ

Лесько Ю. В. Возмещение вреда, причиненного вследствие взаимодействия транспортных средств. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина, Харьков, 2017.

В диссертации исследованы особенности возмещения вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Определены понятие, признаки и виды транспортного средства, установлено, что главным признаком транспортного средства является его способность удовлетворять потребности населения и общественного производства в перевозках. Исходя из этого, гироскутер, хOVERборд, моноколесо, сегвей, электроскутер, трициклопод и другие подобные электрические устройства отнесены к транспортным средствам.

Выявлены особые признаки обязательств по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Осуществлено разделение этих обязательств в зависимости от вида транспортного средства на обязательства по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия: а) обычных транспортных средств; б) обычных транспортных средств и транспортных средств-

источников повышенной опасности; в) транспортных средств-источников повышенной опасности.

Установлены основания, а также условия возникновения обязательств по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств (вред, деятельность лица, связанная с транспортным средством, причинно-следственная связь, вина). Выделены общие и специальные требования к возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств.

Отмечено, что обязательства по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств, возникают в случае причинения вреда как противоправной, так и правомерной деятельностью их владельцев. Сделан вывод о том, что в случае причинения вреда вследствие взаимодействия транспортных средств в состоянии крайней необходимости, когда лицо, причинившее вред, действует исключительно в интересах третьего лица (пешехода) и ему самому нанесен вред, возникают два самостоятельных обязательства по возмещению вреда, причиненного в состоянии крайней необходимости и спасения здоровья и жизни физического лица. Обоснована необходимость одновременного применения нормы о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности (статьи 1187, 1188 ГК Украины), и нормы о возмещении вреда, причиненного в состоянии крайней необходимости (ст. 1171 ГК Украины).

Установлено, что для возникновения обязательств по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств, имеют значение такие причинные связи: а) прямая (непосредственная) связь – между деятельностью человека, осуществляемой с применением транспортного средства и вредным последствием; б) необходимая – когда вредное последствие наступает в результате проявления вредных свойств транспортного средства в движении; в) случайная – когда вредное последствие вызывается взаимодействием нескольких транспортных средств.

Раскрыты особенности вины в обязательствах по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Сделан вывод, что при причинении вреда в результате взаимодействия транспортных средств-источников повышенной опасности вина приобретает характер субъективно-объективной категории. Доказано, что о вине потерпевшего речь идет лишь в случаях совершения им противоправного действия, в частности нарушении правил безопасности дорожного движения.

Определены субъекты возмещения вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Рассмотрены правовые требования к владельцу транспортного средства. В работе обосновано, что если владелец транспортного средства в случаях, предусмотренных законом, передал это средство в фактическое владение другим лицам (работникам милиции, здравоохранения и др.), то имеет место изменение его владельца, субъекта возмещения вреда, причиненного другим лицам. В то же время, если фактическое управление транспортным средством продолжает осуществлять его юридический владелец, то обязанность возмещения вреда возлагается на него.

Охарактеризовано страхование гражданско-правовой ответственности в обязательствах по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств. Сделан вывод, что страховщик, на которого будет возложена

обязанность осуществить страховое возмещение, должен определяться в зависимости от способа буксировки транспортного средства. Сформулированы правила о регрессном иске и иске о возмещении вреда в страховых обязательствах. Предложены подходы к порядку выплаты страхового возмещения в случае заключения одним лицом договора обязательного и договора добровольного страхования гражданско-правовой ответственности у нескольких страховщиков.

Выявлены особенности оснований освобождения от обязанности возместить вред, причиненный вследствие взаимодействия транспортных средств (умысла потерпевшего, непреодолимой силы, случая). Сформулированы предложения и рекомендации по вопросам совершенствования законодательного регулирования отношений по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств.

Ключевые слова: транспортное средство, источник повышенной опасности, взаимодействие, обязательство, причинение вреда, вред, деятельность, причинно-следственная связь, вина, владелец, непреодолимая сила, умысел потерпевшего, страхование гражданско-правовой ответственности.

SUMMARY

Lesko Y. V. Indemnification, caused owing to interaction of vehicles. – The manuscript.

The thesis for obtaining the degree of Candidate of Legal Sciences in specialty 12.00.03 – civil law and civil process; family law; private international law. – V. N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, 2017.

The thesis is devoted to determination of features of the indemnification caused as a result of interaction of vehicles. In work the concept, signs and types of the vehicle is determined. It is revealed special signs of liabilities on indemnification, caused as a result of interaction of vehicles.

Separation of these liabilities depending on a vehicle type is performed. The bases and conditions of the emergence of liabilities on indemnification caused as a result of interaction of vehicles (harm, the activities of the person connected with the vehicle, cause and effect relationship, wine) are opened.

Subjects of the indemnification caused as a result of interaction of vehicles are determined. Insurance of civil responsibility in liabilities on indemnification, caused as a result of interaction of vehicles is characterized.

Features of the bases of release from an obligation to compensate the harm done owing to interaction of vehicles (intention of the victim, force mature, case) are revealed.

Offers and recommendations concerning enhancement of the legislative regulation of the relations about indemnification caused as a result of interaction of vehicles are formulated.

Keywords: vehicle, source of enhanced danger, interaction, liability, magnification, harm, activities, cause and effect relationship, wine, owner, force mature, intention of the victim, insurance of civil responsibility.