

г) договори між членами сім'ї, що не мають кровної спорідненості, а також спорідненості, не пов'язаної з реєстрацією шлюбу, — договори відносно майна сім'ї, житлові договори.

### Література

1. Сімейний кодекс України. — Х.: Одиссей, 2006.
2. Гражданский кодекс Украины: Комментарий. — 2-е изд. — Х.: Одиссей, 2004. — Т. 1.
3. Гражданское право Украины: Учебник: В 2 ч. / Под ред. А. А. Пушкина. — Х.: Основа, 1996. — Ч. 1.
4. Гузь Е. Л. Гражданско-правовая защита судом прав и интересов несовершеннолетних: В 2 кп. — Х.: Харьков юрид., 2004. — Кп. 1
5. Цыганенко Г. П. Этимологический словарь русского языка. — К., 1989.

УДК 347.513:347.518

А. І. Бубіна

### ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

На відміну від недоговірних зобов'язань, в основу яких покладено дозволені дії (публічне обіцяння винагороди без оголошення конкурсу; публічне обіцяння винагороди за результатами конкурсу; вчинення дій у майнових інтересах іншої особи без її доручення; рятування здоров'я та життя іншої особи, майна фізичної або юридичної особи), в основу деліктних зобов'язань покладено, навпаки, тільки неправомірні дії. Такими недоговірними зобов'язаннями є: 1) створення загрози життю, здоров'ю, майну фізичної особи або майну юридичної особи; 2) відшкодування шкоди; 3) набуття, збереження майна без достатньої правової підстави.

Серед деліктних зобов'язань сьогодні все частіше виникають зобов'язання по відшкодуванню шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. Зазначені зобов'язання мають певні особливості, обумовлені характером діяльності, що визначається джерелом підвищеної небезпеки. Тому належне правове регулювання, закріплення чіткого механізму відшкодування такої шкоди є необхідним кроком на шляху зменшення судових спорів між суб'єктами вказаних правовідносин.

Метою даної статті є висвітлення деяких проблем правового регулювання відшкодування шкоди, завданої діяльністю, що пов'язана саме з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів.

Публікацій, що висвітлювали б найгостріші проблеми регулювання складних правовідносин по відшкодуванню шкоди, завданої автотранспортним засобом при скоєнні дорожньо-транспортної події (далі — ДТП), сьогодні в Україні дуже мало. Серед праць останніх років одними з найбільш змістовних та структурованих у цій сфері є роботи Л. Є. Гузя, який перший спробував систе-

матизувати проблеми правового регулювання відшкодування шкоди, що виникла внаслідок зіткнення транспортних засобів, та висвітлити такі аспекти, як відповідальність за пошкодження автотранспорту, визначення розміру шкоди, права потерпілих на допомогу, страхові виплати, порядок відшкодування шкоди та розгляд справ по ДТП у суді. Умовам відповідальності та заходам захисту внаслідок завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки також приділена значна увага в публікаціях А. А. Тебряєва, Є. В. Павлової, Л. Баранової та інших авторів.

Дана стаття присвячена аналізу чинних норм українського законодавства, що регулюють відшкодування шкоди, завданої автотранспортним засобом, викладенню існуючих проблем правового регулювання цих правовідносин та пошуку можливих шляхів його вдосконалення.

Нормативне регулювання відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, здійснюється за допомогою Цивільного кодексу України (далі — ЦК) [1], Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 1 липня 2004 р. [2] (страхове відшкодування), спільного Наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України «Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів» № 142/5/2092 від 24 листопада 2003 р. [3] Крім того, існує також Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» № 6 від 27 березня 1992 р. (далі — Постанова) [4], яка не є нормативним актом, але формує судову практику в таких справах.

Як бачимо, нормативне регулювання постійно удосконалюється, змінюється. Так, наприклад, новий Цивільний кодекс містить дві підстави відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, що передбачені в ст. ст. 1187, 1188, 1166. Ці статті носять самостійний характер і одночасне їх застосування виключається. Однак досі відсутнє однозначне регулювання умов відповідальності при випадковому зіткненні транспортних засобів та відшкодуванні шкоди, коли вартість ремонту авто перевищує залишкову вартість у кілька разів.

Згідно з ч. 5 ст. 1187 Цивільного кодексу України особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. При зіткненні автотранспортних засобів шкода завдається внаслідок взаємодії двох або кількох джерел підвищеної небезпеки. Тому зіткнення необхідно розглядати як окремий випадок завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки [5, 16]. Вирішуючи питання про відповідальність за шкоду, що виникла в результаті зіткнення автотранспортних засобів, в першу чергу треба звернутися до загальних підстав відповідальності за шкоду, а саме до ч. 1 ст. 1166 Цивільного кодексу, згідно з якою майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної

або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Розмір відшкодування буде залежати від вини кожного володільця джерела підвищеної небезпеки. Питання відшкодування при зіткненні автотранспортних засобів вирішується згідно зі ст. 1187, що встановлює загальні підстави, а саме: 1) шкода, завдана одній особі з вини іншої особи, відшкодовується винною особою; 2) за наявності вини лише особи, якій завдано шкоди, вона їй не відшкодовується; 3) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення. У третьому випадку суди встановлюють цю частку вини та відшкодування у процентах. Дуже часто таке відсоткове розподілення відшкодування не є об'єктивним. Це виникає, тому що саме законодавець заклав принцип суб'єктивної оцінки, що, однак, повинна базуватись на всебічному дослідженні обставин справи.

Треба зазначити, що дуже важливу роль у відшкодуванні шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, відіграє також ст. 1193 Цивільного кодексу, згідно з якою якщо груба необережність потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди, то залежно від ступеня вини потерпілого (а в разі вини особи, яка завдала шкоди, — також залежно від ступеня її вини) розмір відшкодування зменшується, якщо інше не встановлено законом. Пленум Верховного Суду в п. 3 Постанови зазначив, що при наявності вини обох володільців розмір відшкодування визначається відповідно до ступеня вини кожного. Однак як кодекс, так і роз'яснення суду не дали чіткого розуміння способу визначення розміру вини.

Ще однією проблемою правового регулювання відшкодування шкоди, завданої автотранспортним засобом — джерелом підвищеної небезпеки, є реалізація права на відшкодування шкоди, завданої ДТП, особою, що володіє автомобілем за довіреністю. В ч. 5 ст. 48 Закону України «Про власність» [6] закріплено, що положення щодо захисту права власності поширюються також на особу, яка хоч і не є власником, але володіє майном на праві повного господарського відання, оперативного управління, довічного успадкованого володіння або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором. Тобто з цього можна зробити висновок, що особа, яка володіє транспортним засобом на підставі довіреності, якою вона уповноважена також й на розпорядження автомобілем (зняття з обліку в органах ДАІ, продаж в установленому законом порядку, проходження техогляду, управління з правом тимчасового виїзду за кордон, здавання в оренду та інше), має право вимагати відшкодування шкоди, завданої цьому майну.

Це положення також викладене в п. 9 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» № 6 від 27 березня 1992 р. Слід зазначити, що ця Постанова називає довіреність як одну з правових підстав володіння майном (ч. 2 п. 4 Постанови). До того ж саме на такого володільця за довіреністю, а не на власника автотранспортного засобу, покладається обов'язок по відшкодуванню шкоди у випадках, коли шкода заподіяна тимчасовим володільцем.

На даний момент не має єдиної судової практики у вирішенні цього питання. В одних випадках суди відмовляють позивачам, які є власниками автотранспортних засобів за довіреністю, мотивуючи це тим, що довіреність не передбачає права повіреного на звернення до суду. В інших — задовольняє позовні вимоги, прирівнюючи осіб, які уповноважені на володіння та розпорядження автотранспортним засобом, до власників.

Враховуючи можливість двозначного тлумачення деяких норм, що регулюють правовідносини по відшкодуванню шкоди за участю «тимчасових власників», та відсутність єдиної судової практики у вирішенні цього питання, вважаю за необхідне в ст. 1166 Цивільного кодексу України чітко визначити, на якій правовій підставі може належати майно особі, якій завдана шкода іншою особою.

Проблемним аспектом відшкодування шкоди при зіткненні є випадок, коли відсутня вина володільців транспортних засобів, що зіткнулися. Пленум Верховного Суду висловлює думку, згідно з якою при відсутності вини володільців у взаємному заподіянні шкоди — жоден з них не має права на відшкодування (Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» № 6 від 27 березня 1992 р.).

Вищезазначений випадок є казусом. Сьогодні українське цивільне законодавство не містить визначення останнього. Однак казус (випадок) як обставина, що звільняє від відповідальності, відомий ще за часів римського права. Казус — це випадкова дія, що на відміну від умисної або необережної має зовнішні ознаки проступку, але їй не вистачає елемента вини, тому вона не спричиняє юридичну відповідальність. Така дія впливає на особу зовні, тобто об'єктивно вона є випадковою по відношенню до неї [7].

Прикладом випадкового зіткнення автотранспортних засобів є випадок, коли воно сталося внаслідок порушення водієм одного з правил дорожнього руху для того, щоб виконати інше. Такий стан речей є результатом дорожніх умов, а саме їх невідповідності державним стандартам, що у свою чергу може виключати вину водія.

Закон передбачає такі правила відшкодування шкоди: за наявності непереборної сили (ст. 1187 ЦК України), за наявності вини (ст. 1188 ЦК України), але відсутнє правило відшкодування шкоди при випадковому зіткненні.

Тому сьогодні уявляється необхідним визначити порядок та механізм відшкодування шкоди, заподіяної джерелами підвищеної небезпеки — автотранспортними засобами, що стала наслідком випадкового зіткнення останніх.

Сьогодні дуже актуальною є також проблема механізмів правового регулювання захисту цивільних прав потерпілих в ДТП. У цьому питанні для України досить цікавим є досвід сусідньої країни — Росії, яка, намагаючись увійти до Європейської спільноти, вдосконалює своє законодавство, в тому числі у сфері безпеки дорожнього руху. Так, Росія підписала Віденську конвенцію про дорожній рух та Московську конвенцію про взаємне визнання та виконання рішень у справах про адміністративні порушення правил дорожнього руху. Крім того,

досвід Росії є дуже цікавим для України, тому що Росія випередила останню на 2 роки у запровадженні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, прийнявши відповідний закон. Разом з тим було створене Професійне об'єднання страховиків. Це об'єднання розробляє санкції та інші заходи за порушення страхового законодавства по відношенню до членів професійного об'єднання. Крім того, зараз потерпілий має можливість звернутися за захистом своїх прав не лише до суду, але й до цього Професійного об'єднання. Що є додатковим інструментом у руках осіб, яким завдано шкоди внаслідок ДТП.

Розроблення нових та вдосконалення існуючих механізмів захисту цивільних прав потерпілих у ДТП у цьому напрямку є необхідними в умовах становлення ринку страхових послуг в Україні та нечесної гри страхових компаній.

Усвідомлення існуючих прогалин у чинному законодавстві, що регулює відшкодування шкоди, завданої ДТП, висвітлення їх у періодичних виданнях, обговорення на форумах, створення професійних об'єднань можуть прискорити прийняття нових законодавчих актів, що були б здатні усунути ці прогалини та сприяти створенню єдиної практики захисту цивільних прав потерпілих у ДТП.

Серед перспективних напрямків дослідження проблем відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки — автотранспортним засобом, є аналіз судової практики у кожному з напрямків, зазначених у цій статті.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40–44. — Ст. 356.
2. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 1. — Ст. 1.
3. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів: Спільний наказ Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України № 142/5/2092 від 24 листопада 2003 р. // Офіційний вісник України. — 2003. — № 49. — Ст. 288.
4. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 р. // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. — 2004. — № 11.
5. Гузь Л. Е. Дорожно-транспортные происшествия. — Х.: Харьков юрид., 2004.
6. Про власність: Закон України // Голос України. — 1991. — № 79.
7. Баранова Л. Понятия «непреодолимая сила» и «форс-мажор» и их соотношение в гражданском праве // Предпринимательство. Хозяйство. Право. — 1997. — № 11. — С. 13–15.
8. Павлова Е. В. Механизм правового регулирования защиты гражданских прав потерпевших в ДТП // Юрист. — 2004. — № 9. — С. 41–42.