

Мануйлова Катерина Вікторівна,
*кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного та
європейського права
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ, ЗАПОДІЯНУ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯК ОДИН ІЗ ВИДІВ ЗАПОДІЯННЯ ШКОДИ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

На сьогоднішній день неможливо уявити життя людини без використання досягнень науково-технічного прогресу. Розвиток науки та техніки неминуче призводить до істотного збільшення кількості випадків заподіяння шкоди в результаті появи і поширення нових шкідливих факторів: розвиток видів транспорту, використання нових видів енергії, шкідливих технологій і виробництв тощо.

Використання в різних видах діяльності людини об'єктів, повний контроль над якими виходить за межі його здібностей та можливостей, породжує небезпеку, ризики та загрози і обумовлює природу гострих проблем цивільно-правового регулювання. Діяльність людини і використання ним об'єктів, пов'язаних з підвищеною небезпекою заподіяння шкоди, коли традиційні принципи і умови покладання цивільно-правової відповідальності виявляються неефективними або застосовуються з застереженнями і обмеженнями, обумовлюють пошук нових форм, методів та моделей правового регулювання [1].

Транспортні засоби у багатьох правопорядках визнаються як джерело підвищеної небезпеки. Причому широта спектра видів транспортних засобів, щодо яких діють правила про підвищену відповідальність їх власників за заподіяну при експлуатації даних засобів шкоду, така, що в нього в деяких правопорядках включаються як велосипеди і мопеди, так і залізничний рухомий склад, а також повітряні та морські судна.

Як правило, в більшості правопорядків відповідальність за шкоду, заподіяну транспортним засобом, ґрунтується на засадах об'єктивної відповідальності – незалежно від вини власника джерела підвищеної небезпеки або за принципом презумованої вини, коли вона може бути спростована обґрунтуванням наявності вини потерпілого або третіх осіб, а також посиленням на обставини непереборної сили. Однак в цьому ряду є винятки, коли відповідальність за шкоду, заподіяну транспортним засобом, як джерелом підвищеної небезпеки, будується відповідно до принципу вини. До останньої групи правопорядків відносяться Англія і Бельгія. В інших країнах Західної Європи відповідальність в даній сфері регулюється, зазвичай,

спеціальними законодавчими актами або в рамках традиційних для конкретного правопорядку юридичних конструкцій, заснованих на принципах об'єктивної відповідальності або презумпції вини.

Говорячи про відповідальності за шкоду, заподіяну в сфері дорожнього руху, в англійському праві можна навести в приклад рішення *Rylands v Fletcher*, яке відноситься до середини XIX століття і становить основу сучасної англійської доктрини відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки. В цій справі був сформульований один з ключових критеріїв кваліфікації джерела підвищеної небезпеки – «*non natural use*», – відповідно для вуличного руху був зроблений висновок, що рух автотранспортних засобів по вулиці є природним використанням вулиці і не представляє собою чогось екстраординарного, тому правила про відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, до сфери вуличного руху не мають застосовуватися. На основі таких міркувань відповідальність за шкоду, заподіяну при експлуатації транспортних засобів в сфері вуличного руху, настає на підставі принципу вини в формі необережності [2].

Види транспортних засобів, які належать до джерел підвищеної небезпеки, в законодавстві західноєвропейських країн не є однаковими. В першу чергу, до джерел підвищеної небезпеки відносяться моторизовані транспортні засоби. При цьому, рейкові транспортні засоби, як правило, підпорядковуються дії спеціальних законодавчих актів і встановленого цими актами правовому режиму. Виняток становлять бельгійське, австрійське і португальське законодавство, де автотранспортні засоби і рейкові транспортні засоби підпорядковуються єдиному правовому режиму. В цивільному законодавстві Італії та Португалії об'єктивна відповідальність передбачена не тільки для моторизованих транспортних засобів, а й для транспортних засобів, що приводяться в рух мускульною силою людини, зокрема, велосипедів [3].

Більшістю договорів про міжнародні перевезення встановлена межа відповідальності перевізника. Вона визначається як максимум відшкодування, виплачуваного пасажиру при заподіянні шкоди його здоров'ю, і як гранична сума відшкодування, яку можна вимагати в разі незбереження багажу. Межі відповідальності перевізника визначаються по-різному. Для пасажирських перевезень встановлюється максимум відшкодування одному потерпілому особі та її утриманцям. При перевезеннях багажу такий максимум вводиться щодо одиниці ваги, а в деяких випадках – також щодо одиниці багажу, що перевозиться. Межею відповідальності перевізника при затримці в доставці вантажу і багажу зазвичай є провізна плата або певна її частина.

Складність у вирішенні проблеми відповідальності перевізника полягає і в тому, що світовій спільноті доводиться вирішувати ці питання на міжнародному рівні за всіма видами транспорту в сукупності. Проблема відповідальності перевізника включає в себе, крім іншого, два основні питання: межі відповідальності перевізника в часі і коло тих випадків, настання яких тягне відповідальність. Очевидно, що перевізник повинен нести відповідальність тільки за свою вину, яка може виникнути під час перевезення.

Відсутність у міжнародних документах відповідних вказівок не повинна означати, що при всіх інших порушеннях договору перевезення транспортні організації не несуть відповідальності перед клієнтом. У цих випадках підлягають застосуванню норми внутрішнього законодавства згідно з наявними колізійними прив'язками. Однак такий шлях є складним і не завжди забезпечує інтереси потерпілого. Відсутність у міжнародному договорі вказівок про відповідальність перевізника за певних порушеннях договору перевезення може бути витлумачено як намір виключити в цих випадках його відповідальність. Крім того, національне право може не передбачати відповідальність транспортних організацій при недотриманні ними деяких умов договору про перевезення. Внаслідок цього слід віддати перевагу такому правовому регулюванню, яке передбачає досить повне визначення у міжнародній угоді про перевезення кола випадків відповідальності транспортних організацій [4, с. 81-82].

Таким чином, зроблений аналіз дозволяє зробити наступні висновки. По-перше, рамки відповідальності перевізника встановлюються згідно з різними критеріями, частина з яких лежить у сфері *rationae materiae*: це, перш за все, межі відповідальності транспортних організацій в часі і коло тих обставин, настання яких тягне відповідальність транспортних організацій, що здійснюють перевезення. По-друге, міжнародні договори, як правило, не визначають відповідальність перевізника в загальній формі, а дають перелік випадків такої відповідальності. Угоди про міжнародні пасажирські перевезення однозначно обумовлюють відповідальність перевізника тільки у випадках заподіяння шкоди здоров'ю пасажирів, незбереження його багажу і прострочення його доставки. Відповідальність за ручну поклажу передбачена не всіма угодами, до того ж іноді регламентується недостатньо повно.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Яшнова С. Г. Ответственность за вред, причинённый источником повышенной опасности, в гражданском праве России и стран западной Европы. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. 2014. 23 с.

2. Markesinis and Deakin's Tort Law. 4th ed., Oxford. 1999. 297p.
3. Commentario breve al Codice Civile / Cian Giorgio, Trabucchi Alberto. 7thed. 2004. 4120 p.
4. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – 1981. М.: Юрид. лит., 1981. 288 с.

Ключові слова: відповідальність, шкода, джерело підвищеної небезпеки, транспортні засоби.

Keywords: liability, damage, source of increased danger, vehicles.

*Менджул Марія Василівна,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права та процесу
Ужгородського національного університету*

РЕФОРМУВАННЯ СІМЕЙНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ (ОКРЕМІ АСПЕКТИ)

Уклавши Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, Україна взяла на себе обов'язок здійснити адаптацію національного законодавства до європейського. У зв'язку з цим, виникає питання про доцільність реформування сімейного законодавства у відповідності із європейськими стандартами. Для забезпечення аналогічного процесу в сфері цивільного законодавства вже створено відповідну робочу групу [1], відбулися важливі наукові обговорення на панельній дискусії («Оновлення цивільного законодавства України: на шляху до європеїзації приватного права») в рамках III-го Харківського міжнародного юридичного форуму, який відбувся 24 та 25 вересня цього року під модерациєю віце -президента НАПрН України , д.ю.н., професора Н.С. Кузнецової. Серед вчених з доповідями щодо різних проблем та аспектів рекодифікації цивільного законодавства України виступили А . Довгерт, В. Калакура, Ю. Капіца, О. Кот, О. Кохановська, Р. Майданик, С. Погрібний, І. Спасибо-Фатєєва, Р. Стефанчук, Є. Харитонов, О. Харитонova та інші [2]. Загальним висновком наукових доповідей та обговорень на панельній дискусії «Оновлення цивільного законодавства України : на шляху до європеїзації приватного права» є те, що вже назріла нагальна потреба не просто модернізації норм цивільного законодавства, а рекодифікація ЦК України.

Під час рекодифікації вчені пропонують встановити, які норми є ефективними та дієвими у регулюванні цивільних відносин, а які навпаки потребують удосконалення, в тому числі у відповідності із європейськими та міжнародними стандартами. Можна погодитися із висновком С. Погрібного, що критерієм як ефективності, так і дієвості норм є відповідна судова практика