

апреля 2012 г. / РПА Минюста РФ Средне-Волж. (г. Саранск) фил.; ред. кол. Г.П. Кулешова, Н.Н. Азисова, И.В. Бахлов. – Саранск, 2012. – С. 305–307.

4. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / [Ю.Б. Бек, Й.Г. Богдан, Л.В. Григорівська та ін.]; за ред. В.М. Коссака. – К. : Істина, 2004. – 976 с.

5. Бобрик В.І. Проблеми правомірності обмеження права на індивідуальність / В.І. Бобрик // Регулювання личних неимущественных и имущественных отношений граждан в Гражданском кодексе Украины : материалы круглого стола (6 февраля 2007 г.) / отв. ред. Е.В. Зверева. – Донецк : ДонУЭП, 2007. – С. 22–27.

6. Гражданское право. Часть первая : [учебник] / под ред. А.Г. Калпина, А.И. Масляева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрист, 2000. – 536 с.

7. Мограбян А.С. Правовое регулирование операций по изменению внешнего облика человека / А.С. Мограбян // Медицинское право. – 2008. – № 3. – С. 26–31.

8. Подволоцкий И.Н. Влияние современных медико-косметических средств на изменение характеристик элементов внешнего облика человека / И.Н. Подволоцкий, Н.И. Фролова // Судебная экспертиза: дидактика, теория, практика : сборник научных трудов. – М. : Моск. ун-т МВД России, 2007. – Вып. 3. – С. 155–158.

9. Мограбян А.С. Правовые основы реализации оперативного изменения внешнего облика физического лица / А.С. Мограбян // Общественные науки. Всероссийский научный журнал. – 2011. – № 5. – С. 387–395.

10. Мограбян А.С. Перспективные направления решения правовых проблем, возникающих в связи с оперативным изменением внешнего облика человека / А.С. Мограбян // Гражданское право. – 2012. – № 5. – С. 32–35.

11. Бузарова Н.Х. Средства индивидуализации граждан в российском гражданском праве : дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Н.Х. Бузарова. – Краснодар, 2007. – 222 с.

УДК 347.51

ВОЛОДИЛЕЦЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЯК СУБ'ЄКТ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАВДАНУ ШКОДУ

Лесько Ю.В., аспірант
кафедри цивільного права та процесу
Хмельницький університет управління та права

Стаття присвячена характеристиці володільця як суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки.

Ключові слова: транспортний засіб, джерело підвищеної небезпеки, володільця, власник, наймач, шкода.

Статья посвящена характеристике владельца как субъекта гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный транспортным средством как источником повышенной опасности.

Ключевые слова: транспортное средство, источник повышенной опасности, владелец, собственник, нанятель, вред.

Lesko Y.V. VEHICLE HOLDER AS A SUBJECT OF CIVIL LIABILITY FOR DAMAGES

The article is devoted to the characterization of the holder as a subject of civil liability for damage caused by a vehicle as a source of danger.

Key words: vehicle, source of increased danger, holder, owner, hirer, damage.

Постановка проблеми. Інститут зобов'язань із відшкодування шкоди дає змогу захисти права й інтереси фізичних і юридичних осіб, порушені внаслідок завдання шкоди. Найбільш частими випадками завдання шкоди та висунення вимог про її відшкодування є дорожньо-транспортні пригоди. Варто зазначити, що у зв'язку з науково-технічним прогресом значно збільшилася кількість видів транспортних засобів, що й спричинило збільшення випадків дорожньо-транспортних пригод. Така загроза для людства ситуація пояснюється тим, що транспортний засіб володіє шкідливими властивостями, людина не може здійснювати повний контроль над ним і, відповідно, створюється підвищена ймовірність завдання шкоди. У зв'язку з цим законодавець транспортні засоби зарахував до різновидів джерел підвищеної небезпеки (ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України), а обов'язковою умовою управління транспортним засобом установив наявність поліса (сертифіката) страхування цивільно-правової відповідальності їхніх власників (п. 2.1 Правил дорожнього руху).

Актуальність обраної теми наукового дослідження зумовлена також тим, що безпосереднім завдавачем шкоди може бути не лише

власник транспортного засобу, а й інша особа, яка здійснювала керування ним. Відповідно, у судовій практиці виникають труднощі у визначенні суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транспортним засобом.

Ступінь розробленості проблеми. У юридичній літературі вчені та практики завжди порушували питання про правову природу джерела підвищеної небезпеки, що зумовлено наявністю спеціальних умов виникнення й вимог до суб'єкта цивільно-правової відповідальності (Б.С. Антимонов, А.М. Белякова, А.І. Загорулько, О.С. Юффе, О.О. Красавчиков, Т.Б. Мальцман, Г.Л. Пендяга, С.М. Приступа, С.Д. Русу (Гринько), А.О. Собчак, В.О. Тархов, Н.В. Терещенко, М.В. Топоров, К.А. Флейшиц та ін.). Однак, незважаючи на такий значний інтерес до цієї правової категорії, серед науковців так і не склалося єдиного підходу до визначення володільця транспортного засобу як суб'єкта цивільно-правової відповідальності за завдану шкоду, що є **метою статті**.

Виклад основного матеріалу. За загальними положеннями про відшкодування шкоди, обов'язок відшкодувати шкоду покладається на особу, яка її завдала (ч. 1 ст. 1166 ЦК України). Водночас законодавець установлює



спеціальні вимоги до особи, відповідальної за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки. Відповідно до ч. 2 ст. 1187 ЦК України, шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку. Подібного змісту положення містяться також у Постановках Пленуму Верховного Суду України від 27 березня 1992 р. № 6 і Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01 березня 2013 р. № 4.

Отже, *обов'язок відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, покладається не на будь-яку особу, а лише на володільця джерела підвищеної небезпеки, яким не завжди є його власник.*

Термін «володіння» походить із права Стародавнього Риму. Володіння (*possessio*) – це фактичне панування над річчю [1, с. 360]. При цьому римські юристи вважали, що «володіння» не є синонімом «власності». Це спеціальний термін, який має конкретне юридичне значення. Саме під «володінням загалом» розуміли фактичне становище (*res facti*), у силу якого суб'єкт матеріально утримує річ, незалежно від того, чи має він на це право. Відповідно, володіння може бути наслідком як власності, так і добросовісного набуття від не власника, а також найму, крадіжки тощо [2, с. 184]. Підтвердження зазначеному ми знаходимо в сентенції Ульпіана: "*Nihil commune habet proprietatis cum possessione*", тобто «юридична належність (речі кому-небудь) немає з володінням нічого спільного» (D.41.2.12.1) [3, с. 77].

«Водночас у римському праві, – як пишуть О.А. Підопригора та Є.О. Харитонов, – поняття *possessio* («володіння», або ж «посідання») мало подвійне значення: 1) самостійний правовий інститут, не залежний від права власності; 2) одна з правомочностей власника. У першому значенні мають на увазі саме володіння, посідання, а в другому – *yus possidendi* – право володіння» [4, с. 302]. При цьому вчені наголошують: «Слід пам'ятати: посесор (володільець) – це фактичний володар речі, незалежно від наявності права на неї; власник – фактичний володар речі, який до того ж має право власності на неї» [4, с. 302].

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

Поняття «володіння» означає можливість особи панувати над річчю. Розрізняють **законне й незаконне володіння**. **Законним** є таке володіння, яке ґрунтується на певній правовій підставі, тобто юридичний титул володіння. Правовою підставою законного володіння може бути право власності, договори найму (оренди), позички, підряду, тощо. Тому законне володіння завжди породжує для його володільця право володіння. **Незаконне** володіння означає відсутність в особи правової підстави на володіння річчю, тобто є безтитульним. Незаконні володільці, у свою чергу, діляться на добросовісних і недобросовісних. **Добросовісним** володільцем є особа, яка не знала й не могла знати про незаконність свого володіння (ч. 1 ст. 388 ЦК України). Володільець є недобросовісним,

якщо він знав або міг знати, що володіє майном незаконно (ч. 1 ст. 390 ЦК України). Варто зазначити, що поділ незаконних володільців на добросовісних і недобросовісних має значення для реалізації права власника на витребування майна (ст. 388 ЦК України), розрахунків у разі витребування майна із чужого незаконного володіння (ст. 390 ЦК України), набуття права власності на чуже майно за набувальною давністю (ст. 344 ЦК України).

Водночас «право володіння» застосовується в цивільному законодавстві України у двох значеннях: 1) одна із правомочностей власника (ч. 1 ст. 317 ЦК України); 2) речове право на чуже майно (ст. ст. 395, 397 ЦК України).

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

Після того як нами було розкрито правову природу поняття «володіння» та його різновиди, потрібно з'ясувати види володіння, що визначають суб'єкта відповідальності за шкоду, завдану транспортними засобами.

Відповідно до ч. 2 ст. 1187 ЦК України, обов'язок відшкодувати шкоду, завдану транспортним засобом, покладається на його законного володільця, тобто на особу, яка на відповідній правовій підставі володіла транспортним засобом. Так законодавець звертає увагу на те, що необхідно враховувати дві обставини в сукупності – наявність **правової підстави** такого володіння **й фактичне володіння** транспортним засобом (експлуатацію такого джерела підвищеної небезпеки).

У юридичній літературі О.О. Красавчиков першим виділив дві ознаки володільця джерела підвищеної небезпеки – юридичну та матеріальну [5, с. 388-389]. За **юридичною ознакою**, особа може розглядатися як володільець джерела підвищеної небезпеки, оскільки вона має певні цивільно-правові правомочності щодо використання відповідного джерела підвищеної небезпеки. **Матеріальна ознака** полягає в тому, що володільець джерела підвищеної небезпеки повинен реально мати джерело у своєму володінні [5, с. 388-389]. Ідеї вченого підтримали науковці [6, с. 736], із якими ми погоджуємося, оскільки саме встановлення цих двох ознак дасть змогу правильно вирішити питання про те, хто саме зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки.

Розглянемо більш детально **правові підстави** володіння транспортним засобом, які становлять юридичну ознаку його володільця. У ч. 2 ст. 1187 ЦК України називається орієнтовний перелік правових підстав для володіння транспортним засобом: право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо.

Найбільш поширеною правовою підставою законного володіння є **право власності**. Транспортні засоби можуть перебувати у приватній, державній і комунальній власності. Суб'єктами права приватної власності є фізичні та юридичні особи (ст. 325 ЦК України). У державній власності знаходяться транспортні засоби, які належать державі Україна (ст. 326 ЦК України). У комунальній власності є транспортні засоби, які належать територіальній громаді (ст. 327 ЦК України). Отже, **володільцями транспортних засобів є їхні власники, якими є фізичні та юридичні особи, держава Україна й територіальні громади.**

Вищезазначене надає нам можливість не погодитися зі змістом ч. 2 ст. 1187 ЦК України, де обов'язок відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, покладається лише на особу, тобто суб'єктом відповідальності за такий делікт визнаються лише фізичні та юридичні особи. Водночас транспортні засоби також перебувають у власності держави Україна й територіальних громад і в процесі їх експлуатації можливе завдання шкоди іншим особам. Така шкода відшкодовується державою або органом місцевого самоврядування.

Наступною правовою підставою може бути **речове право на транспортний засіб, інше, ніж право власності**. У Господарському кодексі України згадується про два види речових прав суб'єктів господарювання – право господарського відання та право оперативного управління (ст. ст. 136 і 137). Відповідно, **володільцем транспортного засобу може бути й суб'єкт господарювання, якому він належить на праві господарського відання та на праві оперативного управління**.

Не вважається володільцем транспортного засобу особа, яка керує транспортним засобом у зв'язку з виконанням своїх трудових (службових) обов'язків на підставі трудового договору (контракту) із особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, якщо з нею укладено цивільно-правовий договір (ч. 3 п. 6 Постанови від 01 березня 2013 р. № 4). Зазначене правило було відтворено в судовій практиці за радянських часів (ч. 3 п. 4 Постанови від 27 березня 1992 р. № 6; ч. 4 п. 11 Постанови від 05 вересня 1986 р. № 13). При цьому, як слушно тлумачив таку позицію судової практики О.О. Красавчиков, на виникнення зобов'язань володільця джерела підвищеної небезпеки щодо відшкодування завданої джерелом шкоди не впливають такі обставини. По-перше, немає значення, у який час було завдано шкоду – службовий або неслужбовий, тобто джерело підвищеної небезпеки використовувалося в порядку виконання відповідних виробничих, господарських та інших функцій цього підприємства (організації) чи ні. По-друге, немає значення той факт, було доручено джерело підвищеної небезпеки працівнику в процесі виконання ним трудових обов'язків або він без дозволу неправомірно використовував його в особистих цілях [5, с. 388–389]. Науковець наголошував на тому, що немає значення, чи використовував водій державну автомашину в особистих потребах в робочий час. У всіх випадках володільцем джерела підвищеної небезпеки є його володільець, а не особа, яка його обслуговувала [5, с. 388–389].

У нормативних актах не має виключного переліку правочинів як правової підстави володіння транспортним засобом. У ст. 1187 ЦК України такими правочинами називаються договори підряду й оренди, а в Постанові від 01 березня 2013 р. № 4 поряд із зазначеними договорами згадується позичка. На сьогодні залишається поширеним керування транспортним засобом на підставі довіреності.

Договірною правовою підставою передання володіння транспортним засобом є також **договір найму (оренди) транспортного засобу**. При цьому предметом цього договору можуть бути повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні транспортні засоби (ч. 1 ст. 798 ЦК України).

Відповідно до ст. 804 ЦК України, **обов'язок відшкодувати шкоду, завдану іншій особі у зв'язку з використанням транспортного засобу, покладається на наймача, який виступає як його володільець**.

Варто зазначити, що законодавець допускає можливість передання в найм транспортного засобу з екіпажем, який його обслуговує (ч. 2 ст. 798 ЦК України). При цьому екіпаж не припиняє трудових відносин із наймодавцем, який відшкодовує витрати на його утримання (ч. 1 ст. 805 ЦК України). Із зазначеного випливає, що фактичним володільцем є наймодавець, оскільки екіпаж (водій) транспортного засобу перебуває з ним у трудових відносинах. Схоже тлумачення змісту ст. 805 ЦК України подається в юридичній літературі [7, с. 393]. На думку М.В. Логвінової, відшкодування «за шкоду, заподіяну іншим особам у зв'язку з використанням транспортного засобу, покладається на наймодавця. У свою чергу, наймодавець має право пред'явити до наймача регресну вимогу про відшкодування грошових коштів, сплачених третім особам, якщо доведе, що шкода була заподіяна з вини наймача. Адже транспортний засіб як джерело підвищеної небезпеки на момент заподіяння шкоди фактично знаходиться в управлінні працівників наймодавця (екіпажу транспортного засобу), і саме він (наймодавець) залишається юридично відповідальним власником джерела підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України). У зв'язку з цим на наймодавця покладається обов'язок по страхуванню транспортного засобу (ч. 1 ст. 802 ЦК України)» [8, с. 261]. Подібні міркування висловлює й С.Д. Гринько, котрий зазначає, що відповідальність за завдану шкоду покладено на наймодавця, якщо транспортний засіб передано за договором найму з екіпажем, а в разі передання транспортного засобу за договором найму без екіпажу – на наймача [9, с. 445].

На нашу думку, зміст ст. 805 ЦК України потребує деяких уточнень, щоб уникнути різного його тлумачення серед науковців і практиків. Так, пропонуємо доповнити ст. 805 ЦК України новим пунктом (другим) 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 шкоду було завдано з вини наймача»*.

Правовою підставою володіння транспортним правом може бути й **договір підряду**, за яким одна сторона (підрядник) зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням другої сторони (замовника), а замовник зобов'язується прийняти й оплатити виконану роботу (ч. 1 ст. 837 ЦК України). За загальним правилом ст. 839 ЦК України, підрядник зобов'язаний виконати роботу, визначену договором підряду, зі свого матеріалу і своїми засобами. Водночас договором підряду може бути передбачено інше, що й дозволяє законодавець у ч. 1 ст. 839 ЦК України. Тобто, робота може виконуватися й із матеріалів і засобів замовника, якщо це передбачено договором підряду. Відповідно, як такі засоби договором підряду можуть бути й транспортні засоби, які замовник передає у володіння підряднику для виконання певної роботи. Отже, підрядник є володільцем транспортного засобу, переданого йому замовником за договором підряду



Право володіння транспортним засобом може передаватися за **договором позички**, за яким одна сторона (позичкодавець) безоплатно передає або зобов'язується передати другій стороні (користувачеві) річ для користування протягом установленого строку (ч. 1 ст. 827 ЦК України). Законодавець закріпив правило щодо форми договору позички транспортного засобу – укладається в письмовій формі й підлягає нотаріальному посвідченню (ч. 4 ст. 828 ЦК України). Винятком із правила щодо форми договору позички транспортного засобу є передання в користування наземних самохідних транспортних засобів, яке може здійснюватися в усній формі. Порядок здійснення передання права володіння таким транспортним засобом урегульовано Правилами дорожнього руху, де у п. 2.2 зазначено, що власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, котра має при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. При цьому документом, що підтверджує законність цієї особи на володіння транспортним засобом, є реєстраційний документ на цей транспортний засіб, оскільки він підтверджує внесення до Єдиного державного реєстру Міністерства внутрішніх справ України інформації про цей транспортний засіб і відомостей про його власників. Використання транспортних засобів, що не зареєстровані чи не перереєстровані, забороняється, тому таке володіння є неправомірним. Тобто, правовою підставою володіння транспортним засобом у цьому випадку є **реєстраційний документ**.

При цьому водіїв забороняється передавати керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, у хворобливому стані, у стані стомлення або під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції й увагу, а також особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водіння (пп. г, г п. 2.9 Правил дорожнього руху). Відповідно, якщо власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, передали керування ним із порушенням зазначених вище вимог і транспортним засобом було завдано шкоди іншим особам, то відповідальними за завдану шкоду буде власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах як його володільець.

Варто зазначити, що у випадках, передбачених законом, володільець транспортного засобу зобов'язаний передати цей засіб у володіння інших осіб: 1) працівникам міліції та охорони здоров'я для доставки до найближчого лікувального закладу осіб, які потребують негайної медичної допомоги; 2) працівникам міліції для виконання непередбачених і невідкладних службових обов'язків, пов'язаних із переслідуванням правопорушників, доставкою їх у міліцію, і для транспортування пошкоджених транспортних засобів (п. 2.7 Правил дорожнього руху). У випадку здійснення такого передання транспортного засобу має місце зміна його володільця, а, відповідно, й суб'єкта цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану іншим особам.

На відміну від договорів підряду, оренди, позички, які належать до двосторонніх правочинів,

довіреність є одностороннім правочинном, до якого застосовуються загальні правила, установлені для такого роду правочинів (ст. 245 ЦК України). Варто зазначити, що за радянських часів і до моменту набрання чинності ЦК України 2003 р. спостерігалася позиція щодо надання судовою практикою довіреності значення підстави для управління транспортним засобом (п. 11 Постанови від 05 вересня 1986 р. № 13; п. 4 Постанови від 27 березня 1992 р. № 6). На сьогодні така позиція щодо значення довіреності як підстави для керування транспортним засобом змінилася. У ЦК України й Постанові від 01 березня 2013 р. № 4 відсутня вказівка на довіреність як іншу правову підставу для законного володіння транспортним засобом. Якщо має місце передання лише керування транспортним засобом без передання права розпорядженням ним, то законодавець не вимагає наявності довіреності для нового його володільця.

На нашу думку, така позиція є слушною. Очевидним є те, що довіреності на управління транспортним засобом у судовій практиці надається велике значення. Так вона прирівнюється до титульного володіння. Як справедливо зазначає К.Б. Ярошенко, термін «довіреність» застосовується в цьому випадку не зовсім вдало, мова фактично йде про укладення договору позички як безоплатного майнового найму [10, с. 70].

Відповідальними за шкоду, завдану транспортними засобами, можуть бути *не лише їхні законні володільці*. Трапляються випадки, коли шкода завдається особою, яка неправомірно заволоділа транспортним засобом. У такому разі відповідальним буде незаконний володільець транспортного засобу (ч. 3 ст. 1187 ЦК України). Водночас до часткової відповідальності за рішенням суду може бути притягнуто власника (володільця) транспортного засобу, якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом сприяла недбалість його власника (володільця) (ч. 4 ст. 1187 ЦК України). На нашу думку, така відповідальність, яка покладається на володільця джерела підвищеної відповідальності, правильно встановлена законодавцем, оскільки транспортний засіб становить механізм, що володіє шкідливими властивостями, використання яких може призвести до серйозних наслідків. У зв'язку з цим особа, у володінні якої знаходиться такий механізм, зобов'язана забезпечити її належне зберігання, використання й експлуатацію з метою недопущення таким механізмом завдання шкоди суб'єктам цивільного права.

Висновки. Отже, суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану транспортним засобом, є його володільець за умови фактичного володіння ним за наявності правової (матеріальної) підстави. До таких володільців потрібно зарахувати власників транспортних засобів (фізичних і юридичних осіб, державу Україна, територіальні громади), осіб, які володіли транспортним засобом на підставі іншого речового права, цивільно-правових договорів, а також тих, кому було тимчасово надано транспортний засіб у зв'язку із суспільною необхідністю.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Дождев Д.В. Римское частное право : [учебник для вузов] / Д.В. Дождев ; под ред. В.С. Нерсисянца. – М. : НОРМА, 2002. – 784 с.

2. Санфилиппо Чезаре. Курс римського частного права : [учебник] / Санфилиппо Чезаре ; под ред. Д.В. Дождєва. – М. : БЕК, 2002. – 400 с.

3. Дигести Юстиніана : в 8 т. / пер. с латинського О.А. Ахтерова, А.Д. Рудоквас, А.М. Сморгчова, Д.О. Тузова и др. ; отв. ред. Л.Л. Кофанов. – М. : Статут, 2005. – Т. 6. – Полутом 2. – 2005. – 564 с.

4. Підпригора О.А. Римське право : [підручник] / О.А. Підпригора, Є.О. Харитонов. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 512 с.

5. Советское гражданское право : [учебник] : в 2 т. / [Т.И. Илларионова, М.Я. Кириллова, О.А. Красавчиков и др.] ; под ред. О.А. Красавчикова. – 3-е изд., испр. и доп. – М. : Высш. шк., 1985. – Т. 2. – 1985. – 456 с.

6. Гражданское право : [учебник] : у 3 ч. / [Н.Д. Егоров,

И.В. Елисеєв, А.А. Иванов и др.] ; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М. : ПРОСПЕКТ, 1997. – Ч. 2. – 1997. – 784 с.

7. Гражданское право : в 2 т. / [В.В. Витрянский, В.С. Ем, И.А. Зенин и др.] ; под ред. Е.А. Суханова. – М. : БЕК, 2003. – Т. 2. – Полутом 1. – 2003. – 704 с.

8. Договірне право України. Особлива частина : [навчальний посібник] / [Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.] ; за ред. О.В. Дзєри. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.

9. Цивільне право України : [навчальний посібник] / [Ю.В. Білоусов, А.В. Ватрас, С.Д. Гринько та ін.] ; за ред. Р.О. Стефанчука. – К. : Правова єдність, 2009. – 536 с.

10. Ярошенко К.Б. Жизнь и здоровье под охраной закона. Гражданско-правовая защита личных неимущественных прав / К.Б. Ярошенко. – М., 1990. – 178 с.

УДК 349.2 331.2 (477)

ПРАВО НА ПРОЦЕСУАЛЬНУ БЕЗПЕКУ В ЦИВІЛЬНОМУ СУДОЧИНСТВІ

Мельник Я.Я., к. ю. н.,
докторант

Інститут законодавства Верховної Ради України

Стаття присвячена з'ясуванню поняття, змісту, сутності права на безпеку в цивільному судочинстві. Розкриваються питання меж дії права на цивільну процесуальну безпеку, відповідно до режиму цивільної процесуальної безпеки, суб'єктів і їхніх об'єктів, визначаються рівні права на безпеку та його ознаки.

Ключові слова: безпека, процесуальна безпека, цивільне судочинство, режим цивільної процесуальної безпеки.

Статья посвящена определению понятия, содержания, сущности права на безопасность в гражданском судопроизводстве. Раскрываются вопросы пределов действия права на гражданскую процессуальную безопасность, в соответствии с режимом гражданской процессуальной безопасности, субъектов и их объектов, определяются равные права на безопасность и его признаки.

Ключевые слова: безопасность, процессуальная безопасность, гражданское судопроизводство, режим гражданской процессуальной безопасности.

Melnyk Y.Y. THE RIGHT OF PROCEDURAL SAFETY IN CIVIL PROCEEDINGS

The article is devoted to the clarification of the concept, content and essence of the security right in civil proceedings. The issues of the law boundaries in civil procedural security in accordance with civil procedural security regime, its subjects and object were discovered, equal rights to security and its characteristics were determined.

Key words: security, procedural security, civil procedure, civil procedural security regime.

Постановка проблеми. Конституційна норма щодо потреби першочергового забезпечення державою людині недоторканності здоров'я, життя, честі й гідності, як і гарантування її безпеки, зводить їх у ранг не тільки найвищих соціальних цінностей, заради яких вона існує, а й постає головним обов'язком і сутністю самої держави в її діяльності (ст. 3 Конституції України). Відтак під час захисту судом прав та інтересів його учасникам має належати й право щодо усунення загроз, які можуть їх порушити. А тому, як видається, здійснення цивільного судочинства, має водночас забезпечуватись відповідними умовами в його відправленні.

Сутність розробленої проблеми. Аналізуючи наукові дослідження, що були проведені в юридичній науці, можна з упевненістю дійти висновку, що суттєвий науковий пласт порушеної проблеми тієї чи іншою мірою набув свого відповідного доктринального закріплення. Зокрема, можливо вказати на працю Г. Гальке (суддя ФРН), де порушується питання безпеки права в судочинстві [6, с. 2–6], праці наукових колективів під керівництвом О.Ю. Оборотова та Н.М. Крестовської, у яких виділяється право на безпеку як право четвертого покоління [25, с. 77];

під керівництвом С.С. Бичкової, А.І. Бірюкова й В.І. Бобрика, де вивчається матеріальна основа права на безпеку в цивілістиці [26, с. 412], тощо [29]. Однак у науці цивільного процесу, на жаль, не вдається комплексно та повно відстежити фокусування наукового пошуку на виокремленні права на безпеку в цивільному судочинстві, що є неприпустимим і потребує належного дослідження.

Метою статті є з'ясування сутності й змісту права на безпеку в цивільному судочинстві. Вирішення таких завдань надасть можливість забезпечити стабільність цивільної процесуальної форми, а також забезпечити охорону матеріальних прав під час відправлення цивільного судочинства.

Виклад основного матеріалу. Так, ідея відповідальності не лише за шкоду, а й навіть за створення небезпеки завдати певної шкоди, як відмічається в цивілістиці, була реалізована ще в римському приватному праві, у якому за преторським едиктом (edictum de postum) установлювалась відповідальність за протє створення небезпеки для перехожих у зв'язку з виставленням предметів із будинків, що потенційно могли заподіяти шкоду іншим особам, не власникам