

## РИЗИК ЯК ПІДСТАВА ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН – УЧАСНИКІВ ДТП

В.В. Новіков, М.М. Борбуляк  
ЛьвДУВС

Стаття присвячена теоретичним аспектам захисту майнових прав громадян, учасників відношень в сфері експлуатації автомобільного транспорту, як джерела підвищеної небезпеки. Пропонується визначення категорії ризику. Зроблена спроба, розглянути значення ризику, як основи захисту майнових прав учасників ДТП, а також необхідність укладання договору страхування, як гаранта відшкодування завданої шкоди.

*Ключові слова.* Ризик, джерело підвищеної небезпеки, майнова відповідальність, шкода, безвинна відповідальність, відшкодування шкоди, основа захисту, страхування.

**This article is devoted to the theoretical aspects of protection the civil property rights, for the participants in the sphere of motor vehicles operation, as a source of increasing danger. It is proposed to create and determine a risk categories. An attempt was made in terms of considering the importance of the risk, as the basis for the protection of property rights of the accident participants, and also the need to conclude the contract, as a guarantee reimbursement of the damage.**

*Key words.* risk, source of increasing danger, property liability, damage, innocent liability, reimbursement of the damages, the basics of security, insurance.

**Постановка проблеми.** В умовах поступового економічного розвитку держави і переходу до ринкових відносин виникає гостра потреба в правових категоріях, які дозволяли б знайти найбільш ефективний захист прав і законних інтересів громадян. Конституція України не тільки проголошує повноту соціально-економічних, політичних прав і свобод людини, але й зобов'язує вжити ефективних заходів щодо безпечної життєдіяльності громадян, створити реальні умови протидії негативним явищам відповідно до демократичних стандартів.

Соціально-економічний розвиток нашого суспільства, зростання добробуту громадян нерозривно пов'язані з науково-технічним прогресом.

Визначним досягненням науково-технічного прогресу є автомобілізація, без якої неможливо уявити життя сучасного суспільства. Кількість автотранспортних засобів в Україні, як і в усьому світі, неухильно зростає і на сьогодні налічує більше 16 млн. Одиниць. Значна частина з них знаходиться в приватній власності громадян. Однак, автомобілізація, як частина загального розвитку суспільства, має як позитивні так і негативні риси.

З одного боку цей процес супроводжується багаточисельними економічними вигодами, повніше задовольняються потреби населення, з іншого – збільшення кількості автотранспортних засобів ускладнює процес дорожнього руху. Ускладнення дорожнього руху характеризується через підвищення аварійності на дорогах, що є наслідком експлуатації джерел підвищеної небезпеки, до яких законодавець відносить автотранспортні засоби (ч. 1 ст. 1187 ЦК України). Аварійність так чи інакше пов'язана із ростом автопарку, і вона тягне за собою значні матеріальні витрати. Створюється ситуація коли під дію джерел підвищеної небезпеки підпадають громадяни їх майно. Щорічно в Україні реєструється понад 40 тис. ДТП, в яких гине понад 6 тис. та отримують поранення понад 40 тис. громадян. Мільярдами вираховують прямі і побічні збитки від пошкоджень транспортних засобів, вантажу, дорожніх споруд.

Захист майнових інтересів учасників дорожньо-транспортних пригод залишається традиційним і регламентується ст. 1187 ЦК України. Згідно з цією статтею володілець джерела підвищеної небезпеки відповідає не тільки за винні діяння, але й за шкоду заподіяну без

вини, а саме за таку поведінку яку держава не осуджує. Слід зауважити, що за думкою вчених державне звинувачення може розповсюджуватися тільки на винні усвідомлені діяння.

Основною особливістю зобов'язань із заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки є те, що вина не виступає обов'язковою умовою, тобто відповідальність настає незалежно від вини[1, с. 477].

Таким чином, відповідачем є виключно власник транспортного засобу на відповідних правових підставах: праві власності, іншому речовому праві, договору підряду, оренди, тощо. Лише власник джерела підвищеної небезпеки несе відповідальність незалежно від вини, якщо він не доведе, що шкода була завдана внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого(ч. 5 ст. 1187 ЦК України).

Відповідно до ст. 1193 ЦК України суд, навіть за умов вини потерпілого, може лише зменшити розмір відшкодування шкоди завданої фізичною особою, залежно від її матеріального стану. Винуватець сам може втратити працездатність внаслідок ДТП або загинути, може бути засудженим до позбавлення волі.

Таким чином, потерпілий пішохід в обов'язковому порядку має право на відшкодування шкоди.

В повній мірі майнові інтереси громадян, які постраждали від ДТП, захищає страхування, але в тому випадку як що вони застраховані від нещасних випадків. Однак кількість застрахованих по цим видам страхування в загальній масі потенційних учасників ДТП мале і в цьому виді страхування не має і не може бути стимулів більш ефективного захисту майнових інтересів учасників ДТП, забезпечення безпеки дорожнього руху, зниження травматизму і матеріальних витрат на дорогах.

Позитивну роль в цьому випадку відіграє Закон України “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, прийнятий в 2005 році.

Мета цього закону – забезпечити відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю і майну потерпілих внаслідок ДТП, та захист майнових інтересів застрахованих осіб.

Відповідно до цього закону громадяни отримують додаткові гарантії соціального захисту, передбачені Конституцією України.

Таким чином, підвищена увага до соціальних аспектів проблеми безпеки дорожнього руху призводить до розширення та посилення ролі правових норм у цивільному законодавстві, які направлені на закріплення гарантій потерпілих, щодо відшкодування збитків, завданих джерелом підвищеної небезпеки. Тому виникає необхідність в проведенні подальших досліджень і розробки науково обґрунтованих рекомендацій щодо розвитку та підвищення ефективності інституту відповідальності за шкоду заподіяну джерелом підвищеної небезпеки.

**Аналіз досліджень даної проблеми.** Вчені цивілісти намагалися пояснити поняття відповідальності за шкоду, яка заподіяна діями джерела підвищеної небезпеки, умови (початок, підстави) цієї відповідальності використовуючи, при цьому, таку категорію як “ризик”.

Дослідженню цієї проблеми були присвячені роботи Д.В. Бобрової, О.Л. Жуковської, А.І. Загоруйко, О.А. Красавчикова, М.С. Малєїна, Г.Л. Пендяги, Р.А. Рахмиловича, Н.В. Терещенко та ін. В їх наукових дослідженнях розглядалися лише окремі аспекти деліктної відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки.

Вчені цивілісти належним чином відзначали роль цивільно-правових заходів захисту майнових прав громадян, учасників відношень у сфері експлуатації джерел підвищеної небезпеки. Однак, ця проблема залишається актуальною і в наш час.

Сучасний стан наукової розробленості цієї проблеми характеризується фрагментарністю і відсутністю належної уваги захисту прав і майнових інтересів громадян, зокрема учасників дорожньо-транспортних пригод.

Категорія “ризик” давно відома науці цивільного права, однак до тепер вона не отримала однозначного тлумачення. Термін “ризик” входить до складу деяких правових норм ЦК України, однак кодекс ЦК України не містить легального визначення цього поняття. Наука

цивільного права зазвичай розглядає ризик як явище, настання якого призводить до матеріальних втрат [2, с. 62]. В статті категорія ризику розглядається лише стосовно тих відношень, які складаються в наслідок особистих та майнових втрат при дорожньо-транспортних пригодах.

**Виклад основних положень.** Аналіз категорії ризику в області відшкодування шкоди заподіяної джерелом підвищеної небезпеки, на наш погляд, слід вести в трьох напрямках: по-перше, визначення самого ризику ; по-друге, виявлення значення його для пояснення безвинної відповідальності; по-третє, встановлення значення ризику для захисту прав та інтересів громадян учасників ДТП.

В юридичній літературі дискусійним є питання про те якою категорією є ризик, чи об'єктивною, чи суб'єктивною. Одні автори, прихильники теорії “суб'єктивного ризику” вважають, що ризик – це психічне ставлення суб'єктів до результатів власних дій або до поведінки інших осіб, а також до можливого результату об'єктивного випадку і випадкових неможливих дій, які виражають в усвідомленому припущенні негативних в тому числі не відшкодованих, майнових наслідків[3, с. 77]. При цьому стверджується, що ризик має дві функції: суб'єктивну підставу відповідальності та підставу розподілу збитків. Критерієм, який дозволяє визнавати ризик підставою відповідальності є протиправність, яку слід розуміти як протиправне вчинення, протиправну шкоду[4, с. 178, 181].

В цивілістичній літературі аналіз ризику за допомогою понять “припущення “ та “передбачення” для пояснення відповідальності без вини за шкоду, яка вчинена діями джерела підвищеної небезпеки піддавалася критиці. Дійсно, така трактовка ризику уявляється непереконаливою тому, що “усвідомлення припущення” негативних майнових наслідків як вираз психічного ставлення до результатів протиправних дій характеризує вину. “Припущення” і “передбачення” це поняття, які знаходяться в одній площині.

Вина припускає передбачення наслідків або можливість такого передбачення. Таким чином, розмежування між виною і ризиком здійснюється за ступенем передбачення, оскільки припущення на відміну від передбачення залишає певний процент сумніву, маючи на увазі лише деяку вірогідність, а не абсолютну необхідність шкідливих наслідків[5, с. 115].

Навряд чи можна погодитися із думкою проте, що шкода, яка завдана джерелом підвищеної небезпеки в момент вчинення незаборонених законом дій, може бути сама по собі протиправною[5, с. 116].

Протиправність це категорія об'єктивна, але ця категорія може характеризувати тільки дії суб'єктів права та аж ніяк не джерела підвищеної небезпеки і тим паче заподіяної ним шкоди.

Шкода, як і причинний зв'язок, не може бути протиправною або правомірною. Слід погодитися з думкою про те, що при заподіянні шкоди джерелом підвищеної небезпеки необхідно розрізняти дві групи причинних зв'язків: перша, зв'язок між поведінкою власника джерела підвищеної небезпеки і функціонуванням цього джерела; друга, зв'язок між явищем функціонування джерела підвищеної небезпеки і настання шкоди [6, с. 164]. Користуючись джерелом підвищеної небезпеки, а саме автомобілем, власник чинить правомірні, суспільно корисні, необхідні дії. Випадкове заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки при цих обставинах і сама шкода не можуть бути протиправними, оскільки сила яка спричиняє шкоду, діє незалежно від волі і свідомості особи.

Протиправність це порушення особою вимог правової норми, яке полягає у вчиненні заборонених дій або в утриманні від виконання приписів правової норми діяти певним чином (бездіяльність). Протиправність є виразником специфічних соціальних зв'язків і означає посягання винне(навмисне або необережне) на суспільні відносини, які регулюються і охороняються правом [7, с. 40].

Дії щодо експлуатації джерел підвищеної небезпеки не можна визнавати забороненими. Відносно транспортних засобів ці дії є не тільки не забороненими, але й необхідними для задоволення суспільних і власних потреб. Тому їх не можна визнавати протиправними, хоча тим самим порушуються права та інтереси потерпілих.

Шкода, яка виникла внаслідок випадкових обставин не може бути наслідком дій самого власника транспортного засобу, оскільки всяка людська діяльність (дії) пов'язана із його свідомістю та керованістю. Заподіяння шкоди, яка виникла внаслідок не підконтрольності волі і свідомості особи, неможливо визнати діями цієї особи, а тим паче протиправними. За подібні явища покладання відповідальності є необґрунтованим. Право призначене регулювати свідому поведінку людини і аж ніяк не процеси які відбуваються в природі або події, хоча й пов'язані із діяльністю людей, однак які не залежать від їх волі та свідомості. Норми права, є регуляторами суспільних відносин, адресовані особам, які здатні діяти усвідомлено і цілеспрямовано. Таку точку зору, ще в 1964 році, вимовив Рахмілович В.А. – “Якщо протиправністю рахувати саме спричинення шкоди, то протиправність як ознака дії, як умова відповідальності втрачає своє значення, реальний зміст цього поняття вихолощується, воно стає зайвим” [8, с. 55].

Ми навели лише деякі доводи, які показують неспроможність кваліфікації ризику як самостійної(поряд з виною) суб'єктивної основи безвинної відповідальності, в тому числі для індивідуальних власників транспортних засобів.

Експлуатація автомобілів це суспільно корисна необхідна діяльність, яка розглядається як наслідок закономірного розвитку наукового технічного прогресу (розробка, виробництво і експлуатація нових моделей автотранспорту). Негативні наслідки, які виникають у суспільному виробництві, незалежно від волі і свідомості окремих осіб, уявляють собою суспільні витрати і повинні розподілятися на все суспільство. Визнання ризику суб'єктивною основою безвинної відповідальності означає перекидання суспільних витрат на плечі конкретних осіб – винного і потерпілого. При цьому в гірших умовах залишаються індивідуальні власники транспортних засобів, тому що тягар втрат лягає тільки на них, в той час коли в державних і громадських формуваннях цей тягар розподіляється на багатьох осіб.

На наш погляд, у разі експлуатації автомобіля як джерела підвищеної небезпеки ризик – це категорія об'єктивна. І в цьому не можна не погодитися з вченими які мають таку точку зору. Однак, само поняття ризику як об'єктивної категорії і особливо юридично – соціальне призначення ризику, на наш погляд, слід було висвітити дещо інакше. В літературі ризик як об'єктивна категорія розглядається: як можливість втратити майнових або особистих немайнових благ [6, с. 145], як можлива небезпека [9, с. 33], не стільки можлива, скільки ймовірна шкода [10, с. 47].

Важко погодитися із визначенням ризику як можливої або імовірної шкоди, визначаючи в той самий час його як об'єктивну реальність. Як що ототожнювати ризик зі шкодою, то доволі складно уявити собі: яким чином можна відшкодувати ризик. В літературі дослідження ризику здійснюється за допомогою невизначених понять: ”величина і ступень ризику, обсяг його передбачення” та ін. [10, с. 48].

Підміна поняття, яке визначається іншими, які самі потребують визначення, складає зайві труднощі в дослідженні проблеми яка виникла.

Подібне розуміння ризику наводить думку про те, що він пов'язаний як з винними так і невинними діями. Нам уявляється, що ризик пов'язаний тільки з випадковими обставинами, тому ми погоджуємося з думкою про те, що ризик виключає вину [9, с. 33]. Він не може бути підставою відповідальності (покладання обов'язку відшкодування шкоди) оскільки центр ваги з площини заподіяння переноситься в площину відшкодування [2, с. 82]. Ризик перебуває у різних площинах з відповідальністю, він не є ні формою, ні способом відшкодування шкоди [11].

Заслуговує на увагу визначення ризику як можливої небезпеки [9, с. 33]. Однак, на наш погляд це визначення не повною мірою відповідає суті ризику, оскільки сама по собі небезпека як об'єктивна категорія, не має правового значення, до тих пір, поки не настали шкідливі наслідки. В цивільному праві, з нашої точки зору, ризик має правове значення тільки у зв'язку з негативними наслідками, які можуть і не наступити, хоча така небезпека існувала. В нашому твердженні не має змішування понять ризику як небезпеки і його наслідків – шкоди, як це може здаватися на першій погляд. Негативні наслідки – шкода – це наслідок ризику – небезпеки, а саме перехід можливого в дійсність. Відсутність наслідку в деяких причинних зв'язках виключає необхідність врахування причини при рішенні питання

про правові наслідки. Отже, використання категорії ризику тільки як небезпеки, поза зв'язками з наслідками уявляється юридично безпідставною.

Слід звернути увагу на те, що в сучасній юридичній літературі йдеться про концепцію двоаспектного ризику, яка ґрунтується на тезі про взаємодію двох концепцій і визначення суб'єктивного ризику поряд із об'єктивним як збірної категорії, що одночасно поєднує в собі суб'єктивні і об'єктивні елементи [2, с. 81]. На нашу думку всі концепції мають право на існування.

Враховуючи викладене, ризик при експлуатації автомобільного транспорту більш повно і точно можна визначити як можливу небезпеку випадкового настання негативних (особистих і майнових) наслідків і можливість виникнення обов'язків щодо усунення зазначених наслідків.

В цьому визначенні звертаємо увагу на такі елементи, як можлива небезпека, зв'язок її з негативними наслідками, випадкове настання наслідків. Ризик розуміється тут як об'єктивна категорія, оскільки існування небезпеки випадкового настання негативних наслідків не залежить від волі і свідомості людей. На нашу думку, в цьому визначенні знайшли відображення соціальні і економічні потреби, які викликали до життя цієї правової категорії у сфері відношення щодо експлуатації джерел підвищеної небезпеки.

Вище вже відмічалось, що в умовах розвитку науково-технічного прогресу збільшується кількість автотранспорту, зокрема в особистій власності. Виникають нові економічні, соціальні зв'язки і явища. В оборті знаходиться велика кількість технічних засобів, експлуатація яких уявляє нормальну дозволена діяльність. Разом з тим експлуатація автомобільного транспорту об'єктивно містить в собі ризик, який визначається багатьма причинами, а саме: розвиток техніки випереджує розвиток техніки безпеки; швидкоплинність настання дорожньо-транспортної пригоди і шкідливих наслідків значно випереджує швидкість людської реакції; можливість заподіяння значних збитків особистого і майнового характеру; розповсюдженість шкідливих наслідків на багатьох осіб; заподіяння шкоди не тільки громадянам і організаціям але й суспільству в цілому.

На зменшення небезпеки від експлуатації автомобільного транспорту впливають багато факторів як економічного, технічного, так і соціального характеру: це і підтримання в належному технічному стані автомобільного транспорту, і належний інженерно-технічний стан доріг, і встановлення необхідних дорожніх знаків, і профілактична робота з учасниками дорожнього руху та ін. Розробка і запровадження заходів по усуненню причин і умов дорожньо-транспортних пригод не підсилу окремим власникам автотранспорту.

Філософія, розкриваючи зміст і внутрішню природу соціальних явищ, які протікають у суспільстві, особливо підкреслює тісний зв'язок і взаємозалежність між окремими частками процесу і загальним направленням його розвитку, в якому фіксується тимчасова послідовність причин і результату [12, с. 71]. На думку М.В.Костицького причинність як принцип пізнання дозволяє побачити в загальних явищах, виникнення нових явищ [13, с. 110].

Безпосередні причини настання конкретних негативних явищ зумовлюються психофізичними особливостями учасників дорожнього руху, ступінню їх розвитку психологічним ставленням до матеріальних цінностей та ризику.

Ці та інші обставини потребують адекватного відображення в праві, зокрема в цивільному, потребують соціально справедливого правового інструментарія, який дозволить на сучасному рівні технічного прогресу найбільш ефективно захищати майнові інтереси учасників дорожньо-транспортних пригод. Категорія ризику як можлива небезпека випадкового настання негативних наслідків і відповідає цій потребі. Засоби для усунення і попередження небезпечних явищ не треба винаходити їх, необхідно знаходити в самому процесі в наявних матеріальних фактах, в результаті дослідження причин настання негативних наслідків.

Правові категорії це той інструмент за допомогою якого досягається мета, яка поставлена перед правом. Категорія ризику в цивільному праві і є тим інструментом, який дозволяє своєчасно і ефективно врегулювати майнові відносини, які виникають в наслідок поперед-

ження можливої небезпечної ситуації. Тут необхідно визначити місце ризику в механізмі захисту прав та інтересів громадян.

Прихильники об'єктивної теорії ризику не пов'язують його з відповідальністю. В цивільному праві існує ряд різних за своїм юридичним змістом правових форм відшкодування шкоди, так само і різних способів законодавчого рішення питань про те, на кого повинні покладатися майнові наслідки невинного заподіяння або настання шкоди. Притримуватися наукової традиції необхідно, однак поряд з цим потрібно критично оцінювати те, що вона нам дає, з точки зору відповідності фактів сучасної дійсності, наявності причин виникнення небезпечних ситуацій, і знаходити нові форми і методи її застосування(науки). Відшкодування шкоди заподіяної власником джерела підвищеної небезпеки будується на сполученні двох підвалин – початку відповідальності і початку несення ризику суб'єктивно-випадкового заподіяння шкоди який(ризик) згідно з законом покладений на власника цього джерела підвищеної небезпеки [6, с. 150].

На наш погляд категорія ризику повинна бути перенесена у сферу захисту прав та інтересів громадян – учасників ДТП і розглядатися як підстава захисту.

Відомо, що в юридичній літературі не має єдності поглядів на такі поняття, як охорона, захист, санкція, відповідальність, і на їх співвідношення. Розгляд багаточисельних точок зору відносно цих понять дозволяє погодитися з позицією авторів, які визнають, що відповідальність це один із засобів захисту [14, с. 184]. Відповідальність передбачає винне правопорушення.

Майнова відповідальність характеризується сукупністю трьох ознак: державним примусом, негативними наслідками для правопорушника, засудження винної поведінки суспільством [9, с. 36]. Застосування заходів захисту можливе і при відсутності вини, відповідальність без вини, завдання якої спрямоване на поновлення порушеного стану.

Не претендуючи на повноту і точність визначення, підкреслюємо, що само визначення захисту лежить в сфері правоохоронної діяльності держави і в склад цього поняття входить реалізація (або можливість реалізації) санкцій як системи правових заходів примусу, які можуть застосовуватися до суб'єктів цивільного права [15, с. 378]. Ці санкції захищають не тільки суб'єктивні цивільні права, але й законні інтереси громадян.

Отже, ризик – це підстава захисту. Але що в такому випадку рахувати підставою захисту як правової категорії? Ця проблема була предметом дослідження вчених юристів [6, с. 151], але не в розумінні поняття захисту, а стосовно до поняття відповідальності.

Очевидно, буде правильним за вихідне взяти філософську сутність категорії “основа”. Основа обумовлює і викликає до життя доведене(обґрунтоване) [16, с. 373]. Отже, основа захисту – це певне явище, яке породжене умовами життя суспільства і в силу своєї суті, своїх особливих якостей, викликає певні заходи, засоби захисту.

Ризик, як основа захисту учасників ДТП вимагає більш ефективної охорони прав та інтересів від наслідків цієї небезпеки.

Якостям основи повинні відповідати якості заходів захисту. Наявність небезпеки є підставою для того, щоб держава розпочала вживати заходи захисту прав та інтересів осіб, які порушені в наслідок випадкового заподіяння шкоди.

В період, коли автомобілізація тільки но розпочалася свій розвиток, в індивідуальному користування громадян автомобілів май же не було. В ті часи загальна норма захисту інтересів громадян у випадку випадкового заподіяння шкоди розрешалося шляхом залагодження шкоди спричинителем і була економічно і соціально виправдана. Однак сучасний рівень розвитку суспільства вимагає не тільки адекватного правового регулювання але й створення економічних і організаційних гарантій для цього.

Ризик як основа захисту в сфері експлуатації автомобільного транспорту вимагає наявності страхових способів захисту, які б більш повно, стабільно, зручно задовільнили потерпілого і разом з тим захищали б інтереси власника автотранспортного засобу, який спричинив шкоду невинними діями. Страхування це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян у разі настання страхових випадків які визначаються

договорами страхування, або чинним законодавством за рахунок страхових фондів. (Закон України “Про страхування № 85/96-ВР від 07.03.1996р.). Страховий спосіб захисту викликає до життя особливу фігуру страховика – юридичну особу, що приймає на себе за певну винагороду зобов’язання відшкодувати особі, на користь якої здійснене страхування, збитки, які виникли в результаті настання страхових ризиків.

І як показує практика він, дозволяє найбільш гарантовано захистити порушені суб’єктивні права потерпілого, а також інтереси безпосередньо особи, яка спричинила шкоду.

Діючи інститути страхування в силу їх призначення можуть здійснити такий захист і відшкодувати прямі збитки, які є наслідком настання певних подій за страховими ризиками

Ризик як підстава захисту в сфері експлуатації автотранспортних засобів сприяв введенню обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів від наслідків дорожньо-транспортних пригод, яке було введене Законом України “Про ОСЦВ” в січні 2005 року.

Відповідно до цього Закону кожен власник транспортного засобу повинен укласти договір страхування цивільної відповідальності. Поліс ОСЦВ гарантує відшкодування збитків, заподіяних майну третіх осіб.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у більшості країн світу належить до обов’язкових видів страхування, що зумовлюється кількома обставинами. По-перше, транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки. Норми цивільного законодавства більшості країн світу у разі дорожньо-транспортної пригоди саме власника транспортного засобу визнають відповідальним за те, що було завдано шкоди здоров’ю або майну інших (третіх) осіб, окрім випадків, коли така пригода була наслідком непереборної сили або умислу потерпілого. Тобто цивільна відповідальність водія транспортного засобу перед третіми особами в разі дорожньо-транспортної пригоди настає майже завжди.

По-друге, такі цивільно-правові відносини стосуються всього суспільства, мають масовий характер, оскільки потенційно учасником дорожньо-транспортної пригоди може бути кожен громадянин.

У більшості розвинених країн світу законодавство про обов’язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів забезпечує конституційні права громадян на захист життя та майнових прав від протиправних або інших дій третіх осіб.

Соціальна важливість цього виду страхування підтверджується тим, що на автошляхах світу щорічно гине більш ніж 100 тис. осіб, при цьому на кожного загиблого припадає від 4 до 10 травмованих осіб. Статистичні дані показують, що автотранспорт – найбільш небезпечний вид транспорту, у 100 раз більш аварійний, ніж авіаційний та залізничний, але він є найбільш зручним та доступним. Автотранспортні засоби не лише завдають шкоди та збитків громадянам, але навіть шкоду навколишньому природному середовищу.

Через суди проходять цивільні та кримінальні справи десятків тисяч громадян, протягом багатьох років винуватці автоаварій виплачують компенсації потерпілим, значно погіршується матеріальний стан сімей обох сторін. Понад 2 тис. дорожньо-транспортних пригод відбуваються з вини водіїв невстановленого транспорту. Тому потрібно створити особливу систему соціального захисту постраждалих

По-третє, навіть коли встановлено цивільну відповідальність власника транспортного засобу, немає гарантії, що потерпілому своєчасно та повно буде відшкодовано збитки, насамперед через відсутність достатніх коштів у власника (водія) транспортного засобу. У цьому розумінні саме механізм обов’язкового страхування цивільної відповідальності автовласників дає змогу створити надійну систему соціального захисту як третіх осіб – потерпілих, так і власників транспортних засобів.

Таким чином, шкода яка заподіяна в наслідок дозволених невинуватих дій відшкодується не тим хто спричинив її, а страховиком, і тим самим захищаються інтереси невинних осіб, які завдали збитки.

Однак, як би українці були такими ж законослухняними, як наприклад, німці, англійці, то договір названого виду страхування укладали би всі водії. Не зважаючи на те, що чинним

законодавством передбачена адміністративна відповідальність за відсутність полісу ОСЦВ, договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладають приблизно 70 % водіїв. Це не мало, однак існують 15-денні поліси, які купують автовласники з метою проходження техогляду. Тому реальна кількість законослухняних водіїв, які забезпечили собі на рік страховий захист від можливих збитків третім особам в результаті ДТП, значно менша.

**Висновки.** Цивілісти по сьогоднішній день намагаються пояснити поняття відповідальності за шкоду, яка заподіяна діями джерела підвищеної небезпеки, а умови цієї відповідальності використовують при цьому таку категорію як “ризик”, хоча дана категорія давно є відомою науці цивільного права, однак до тепер вона не отримала однозначного тлумачення.

Одні тлумачили ризик як категорію об'єктивну, а саме, як можливість втрати майнових або особисто немайнових благ, як можлива небезпека, не стільки можлива, оскільки ймовірна шкода. Також заслуговує на увагу визначення ризику як можливої небезпеки, однак це визначення не повною мірою відповідає суті ризику, оскільки сама по собі небезпека як об'єктивна категорія не має правового значення до тих пір, поки не настали шкідливі наслідки.

Також більш повно і точно можна визначити поняття ризик що, це можлива небезпека випадкового настання негативних (особистих і майнових) наслідків, тому, що ризик тут розуміється як об'єктивна категорія, оскільки існування небезпеки випадкового настання негативних наслідків не залежить від волі і свідомості людей. Також категорія ризику повинна бути перенесена у сферу захисту прав та інтересів громадян – учасників ДТП і розглядатися як підстава захисту.

Страхування цивільної відповідальності транспортних засобів у більшості країн світу належить до обов'язкових видів страхування, і виступає тут як основа захисту в сфері експлуатації транспортних засобів відповідно до ЗУ “Про ОСЦВ” з 5 січня 2005р. кожен громадянин, який володіє транспортним засобом, повинен обов'язково укласти поліс ОСЦВ, який гарантуватиме відшкодування збитків, заподіяних майну третіх осіб.

Також слід зазначити, що, на сьогоднішній день, кожен може укласти з страховою компанією страховий договір (Каско), який може бути одним з видів забезпечення відшкодування завданих власному майну збитків в майбутньому. Але як показує практика більшість страхових компаній не іде на зустріч до клієнтів тоді, коли потрібно відшкодувати кошти за завдані матеріальні збитки, а на оборот, компанії старається не виплачувати кошти, а якщо виплачувати, то виплачувати чим найменшу суму грошей. Тому при укладанні такого виду страхування завжди потрібно добре ознайомитись з договором страхування, перед моментом його підписання, а якщо після ознайомлення вам є незрозумілими або здаються певні пункти в договорі не вигідними умовами для вас, ви, в свою чергу, маєте право вимагати їхньої зміни або доповнень, а після того як підписали договір страхування вам потрібно чітко виконувати умови підписаного вами договору, тому, що, це буде запорукою того, що вам відшкодують кошти за завдані збитки своєчасно.

### Література

1. *Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: Підручник. – 2-ге вид. / С.С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін.; За заг. ред. С.С. Бичкової. – К.: КНТ, 2008. – 498 с.*
2. *Майданик Р.А. Аномаліїв цивільному праві України: Навч.-практ. посібник. – К.: Юстініан, 2007. – 912 с.*
3. *Ойгензихт В.А. Проблеми риска в гражданском праве. – Душанбе, 1972. – 158 с.*
4. *Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. – М., 1986. – 250 с.*
5. *Ойгензихт В.А. К вопросу о понятии риска в гражданском праве // Актуальные проблемы советского законодательства. – Душанбе, 1984. – С. 115.*
6. *Красавчиков О.А. Возмещение вреда причинённого источником повышенной опасности. – М., 1966. – С. 164.*



7. Новіков В.В. *Адміністративно-правові основи управління забезпеченням безпеки дорожнього руху*. – Львів: ЛіВС при НАВС України, 1998. – С. 40.
8. Рахмилович В.А. *О противоправности как основании гражданской ответственности // Советское государство и право*. – 1964. – № 3. – С. 55.
9. Малейн Н.С. *Вина необходимое условие имущественной ответственности // Сов. государство и право*. – 1971. – № 2. – С. 33–36.
10. Мезрин Б.Н. *О юридической природе риска в советском гражданском праве // Гражданское право и способы его защиты*. – Свердловск, 1974. – С. 47.
11. Харитонов Е.О. *Категории субъективного и объективного риска в советском гражданском праве // Проблемы правоведения*. Вып. 40. – К.: Изд-во КГУ, 1979.
12. Аскин А.Ф. *Философский детерминизм и научное знание*. – М., 1977.
13. Костицький М.В. *Введення в юридичну психологію. Методологічні і теоретичні проблеми*. – К., 1990. – С. 110.
14. Алексеев С.С. *Общая теория социалистического права*. – Свердловск, 1964. – С. 184–189.
15. Алексеев С.С. *Проблемы теории права*. Т. 1. – Свердловск, 1972.
16. *Общая теория государства и права. Основные институты и понятия*. – М., 1970. – С. 373.

УДК 327 (477)

## УКРАЇНА В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ПОЛІТИЧНИХ ВІДНОСИН

Г.С. Пилип

Львівський університет бізнесу та права

**Окреслюється роль і значення України після здобуття нею незалежності. З'ясовується місце України в сучасному геополітичному просторі. Акцентовано увагу на становищі України в системі міжнародних політичних відносин.**

*Ключові слова:* геополітика, геополітичний простір, геостратегія, ЄС, євразійський простір, зовнішня політика, зовнішньополітична сфера, інтеграційні процеси, міжнародні політичні відносини, НАТО.

**Describe a role and importance of Ukraine after than it got the independence. Elucidated a place of Ukraine in modern geopolitical space. Accented attention on situation by Ukraine in system international political relations.**

*Basics words:* geopolitics, geopolitical space, geostrategy, ES, European space, foreign policy, foreign policy sphere, integrational process, international political relations, NATO.

**Вступ.** Усі ми нині є свідками великої реформації владних відносин: в Україні формуються демократична, правова, соціальна держава й інститути громадянського суспільства, за яких державна влада прагне зробити громадян компетентними в питаннях ефективного творення сучасної політики. Саме тепер геополітичний простір, що вбачає в політиці держави визначальну роль географічних чинників, за глобальних політичних змін, які гостро постали на зламі ХХ–ХХІ ст., набуває нового значення і змісту. Це пов'язано насамперед із невідповідністю реаліям традиційних моделей реалізації державно-політичних прагнень. Просторове розташування України, розміри її території, чисельність її населення, природні ресурси в поєднанні з її потенційними можливостями в науковій, економічній та інших сферах суспільного життя дають їй змогу і право мати статус великої європейської держави з відповідною геополітичною поведінкою та геостратегічною орієнтацією [1].