

*Слободян О.М.*

Державна організація «Національний офіс інтелектуальної власності»

## ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ЗАКОНОДАВСТВА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У СФЕРІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

*Стаття присвячена розкриттю історичних передумов становлення й розвитку законодавства зарубіжних країн у сфері встановлення цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану джерелами підвищеної небезпеки. Проаналізовано, зокрема, особливості історичного розвитку законодавства в досліджуваній сфері таких країн, як Німеччина, Австрія, Нідерланди, Франція, Англія. Зроблено висновок, що хронологічні рамки формування як самостійного виду деліктних зобов'язань із заподіяння шкоди джерелами, що створюють підвищену небезпеку для оточуючих, і правового регулювання відповідальності за цими зобов'язаннями охоплюють період з початку ХІХ століття й до сьогодні.*

**Ключові слова:** джерело підвищеної небезпеки, цивільно-правова відповідальність, історичний розвиток, країни Західної Європи, відповідальність без вини.

**Постановка проблеми.** Проблема відповідальності в цивільному праві посідає одне із центральних місць у сучасних цивільно-правових дослідженнях і дискусіях, які ведуться цивілістами як в Україні, так і в зарубіжних країнах. Незважаючи на досить великий історичний досвід обговорень, досліджень і практичних утілень різних підходів до регулювання відповідальності в цивільному праві, багато важливих питань, що стосуються проблеми відповідальності в цивільному праві, сьогодні не отримали однозначних відповідей. Гострота деяких важливих аспектів проблеми відповідальності в цивільному праві стає тим більше відчутною, чим більше дослідження відповідальності в цивільному праві просуються в напрямі вивчення досвіду іноземних держав, оскільки висновки, одержані в цьому напрямі, як правило, свідчать про значне розмаїття національних підходів до регулювання відповідальності в цивільному праві. У цьому аспекті важливим є розгляд відповідальності за заподіяння шкоди діяльністю, яка створює підвищену небезпеку для оточуючих.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченням проблеми стосовно відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки займалися такі вітчизняні учені, як І.В. Волосенко, Р.А. Майданик, Г.Л. Пендяга, Н.В. Терещенко, І.С. Тімуш і багато інших. Водночас поза увагою авторів залишаються деякі дуже

важливі питання стосовно факторів, які зумовлюють становлення та розвиток законодавства зарубіжних країн у сфері встановлення відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки.

**Постановка завдання.** Мета статті, з огляду на викладене вище, полягає і здійсненні аналізу історичних особливостей розвитку законодавства про цивільно-правову відповідальність за шкоду, завдану джерелами підвищеної небезпеки, у країнах Західної Європи та Англії.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Практично в усіх сучасних правопорядках можна знайти норми про відповідальність за заподіяння шкоди діяльністю, що створює підвищену небезпеку для оточуючих. Однак національні законодавці абсолютно по-різному підходять до цього питання. Якщо абстрагуватися від усіх приватних моментів та особливостей наукового обговорення й регулювання суспільних відносин у сфері деліктних зобов'язань, зокрема тих, які виникають у зв'язку із заподіянням шкоди джерелом підвищеної небезпеки, то в контексті порівняння національного цивільного законодавства й аналогічного законодавства країн Західної Європи можна всі наявні законодавчі підходи розділити на дві групи:

1) країни, які дотримуються щодо зобов'язань із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки широких концепцій, що передбачають, як

правило, загальні, абстрактні та універсальні визначення джерела підвищеної небезпеки, які включаються в тексти національних законів. До них, зокрема, належать Англія, Бельгія, Нідерланди, Франція, Італія, Португалія й Україна. При цьому, незважаючи на те що в перелічених країнах використовуються широкі підходи до тлумачення відповідальності за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки, загальні норми про джерела підвищеної небезпеки містяться сьогодні тільки в національних законодавствах Італії, Португалії й України;

2) країни, в яких перевага надається казуїстичному способу регулювання зобов'язань із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки, в яких, як правило, є спеціальна група законодавчих актів, дія яких спрямована на детальне врегулювання всіх аспектів відповідальності за заподіяння шкоди тим чи іншим видом джерела підвищеної небезпеки. До цієї групи належать, зокрема, Німеччина, Австрія, Швейцарія.

Варто зазначити, що тенденції до генералізації норм про відповідальність за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки або, навпаки, до конкретизації норм у цій сфері за допомогою спеціального регулювання зобов'язань із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки відповідно до видів джерел не мають однозначного вектора, за яким можна було б судити про домінування того чи іншого підходу, тієї чи іншої концепції. Так, зокрема, у 2004 році Європейською дослідницькою групою з деліктного права розроблені Основні принципи європейського деліктного права, в яких, зокрема, запропонована загальна норма про об'єктивну відповідальність за заподіяння шкоди особливо небезпечними видами діяльності [1].

Зовсім по-іншому на проблему регулювання відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки дивляться представники Дослідницької групи з розробки проекту європейського цивільного кодексу, якими сформульовані принципи європейського цивільного права, серед яких, зокрема, казуїстично перераховуються окремі випадки відповідальності за заподіяння шкоди окремими видами джерел підвищеної небезпеки [2].

Окреслені вище загальні контури законодавчого регулювання відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки демонструють, що в Україні та країнах Західної Європи як самостійний вид деліктних зобов'язань виділяються зобов'язання із заподіяння шкоди дже-

релами підвищеної небезпеки. Однак конкретні законодавчі рішення і проекти реформування цивільного законодавства як в окремо взятих національних правопорядках, так і в загальноєвропейському масштабі ґрунтуються на різних історичних тенденціях, що склалися в тій чи іншій країні. У зв'язку з цим необхідно звернутися до історичних і доктринальних передумов становлення цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки.

Аналіз юридичної літератури й відповідних законодавчих актів з питань запровадження та регулювання відповідальності за шкоду, яку завдають джерела підвищеної небезпеки, свідчить, що хронологічні рамки формування як самостійного виду деліктних зобов'язань із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки і правового регулювання відповідальності за цими зобов'язаннями охоплюють період з початку XIX століття й до сьогодні. Причому конкретні пропозиції щодо реформування деліктного права в цьому аспекті як в окремих національних правопорядках (наприклад, Австрія, Швейцарія, Франція), так і на міжнародному рівні свідчать, що проблема пошуку ефективних способів регулювання відповідальності за зобов'язаннями із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки остаточно не вирішена, а, навпаки, набуває особливої актуальності, з огляду на те, як технічно та індустріально ускладнюється життя сучасного суспільства [3].

Історично перші європейські законодавчі акти щодо відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки з'явилися не як продукт розвитку наукової думки і тривалих громадських дискусій, а як результат соціально-економічних ініціатив парламентів і профільних міністерств. Так, наприклад, один із перших законів у країнах Західної Європи, присвячених відповідальності за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки, прийнятий у Німеччині в 1838 році. У ньому, зокрема, йшлося про те, що компанія, яка експлуатує залізницю, зобов'язана відшкодувати будь-яку шкоду, що виникає під час пересування залізницею як у тих осіб і щодо тих речей, які безпосередньо переміщуються дорогою, так і стосовно інших осіб або речей, і вона може бути звільнена від відповідальності, тільки якщо доведе, що шкода виникла з вини потерпілої особи або у зв'язку з дією непереборної сили. На думку окремих німецьких дослідників, центр тяжіння згаданого закону лежав саме у сфері права про охорону праці та захисту від нещасних випадків,

а не в площині цивільно-правового регулювання [4]. Разом із тим у 1871 році в Німеччині прийнято закон про обов'язкову відповідальність, який діє й сьогодні та який установлює відповідальність за заподіяння шкоди різними джерелами, що створюють підвищену небезпеку для оточуючих [5]. Поява цього закону зумовлена тим, що в результаті неухвальної до проблеми незахищеності потерпілих від технічних небезпек, пов'язаних із дуже бурхливим індустріальним розвитком, нагромадилася величезна кількість позовів у судах про захист жертв від нещасних випадків, які залишалися абсолютно без задоволення. Результатом прийняття згаданого закону стало те, що ним закладено базис для розвитку відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки. Крім того, необхідно відмітити, що саме за допомогою розповсюдження ідей, закладених у цьому законі, відбувалося формування національного законодавства у сфері відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки й в інших країнах Західної Європи, переважно в Австрії, Нідерландах і Швейцарії.

Сучасна система законодавчих актів у Німеччині про відповідальність за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки будується саме на тих принципах, що закладені в період прийняття розглянутого вище закону й Цивільного Уложення 1896 року. Сьогодні в систему спеціальних актів про відповідальність за заподіяння шкоди джерелами, які створюють підвищену небезпеку, крім названих вище, входять, зокрема, закон про автомобільний рух 1909 року, закон про повітряні перевезення 1922 року, закон про регулювання водного режиму 1957 року, закон про атомну енергію 1959 року тощо [6].

В аспекті досліджуваної проблематики необхідно відмітити, що приклад німецького законодавства, яке виникло й розвивалося в XIX столітті, не тільки демонструє окремо взятий національний підхід, що зберігається протягом тривалого періоду, а і є одним із видів системи побудови правового регулювання зобов'язань із заподіяння шкоди, зокрема, джерелами, які створюють підвищену небезпеку для оточуючих. Уже після прийняття закону 1838 року в низці інших країн європейського континенту виникли абсолютно аналогічні правові норми. Так, в Австрії в 1869 році прийнятий закон про відповідальність залізничних підприємств за події, що призвели на залізницях до заподіяння тілесних ушкоджень або смерті людини. У 1875 році в Нідерландах прийнятий аналогічний закон, яким регулювалася

об'єктивна відповідальність залізничних підприємств за шкоду, заподіяну під час експлуатації залізних доріг. У тому самому році у Швейцарії прийнятий відповідний закон щодо відповідальності залізничних підприємств за зобов'язаннями із заподіяння шкоди. При цьому якщо подальший розвиток законодавства про об'єктивну відповідальність за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки в Швейцарії й Австрії відбувається на засадах прийняття спеціальних законодавчих актів, які діють поряд із цивільними кодексами, передбачаючи винятки з правил винної відповідальності безпосередньо в текстах відповідних кодексів і укладень, то в Нідерландах подальший розвиток ідеї об'єктивної відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки відбувається під значним впливом уже французького законодавства [6].

Французьке законодавство про об'єктивну відповідальність і закладені в його основі концепції відповідальності за заподіяння шкоди мали значний вплив на формування й розвиток аналогічних інститутів та ідей у бельгійському, португальському, голландському й італійському законодавствах. У зв'язку з цим варто зазначити, що ключовою особливістю французької моделі регулювання об'єктивної відповідальності за шкоду є те, що відповідні норми містяться переважно безпосередньо в тексті Цивільного кодексу Франції. Чинне французьке цивільне законодавство в частині деліктної відповідальності збереглося майже в початковій редакції від 9 лютого 1804 року. Мова йде про статті 1382–1386 Цивільного кодексу Франції, якими визначається відповідальність за зобов'язаннями з деліктів і квазиделіктів. Загальне визначення об'єктивної відповідальності у французькому цивільному праві полягає в тому, що якщо інше не передбачено в цивільному законодавстві, то власник речі на засадах об'єктивної відповідальності відповідає за будь-яку шкоду, заподіяну цією річчю. Ні недоліки самої речі, ні будь-яка інша небезпека, пов'язана з річчю, не мають значення для настання відповідальності власника речі за заподіяну нею шкоду [7]. Згадане положення про об'єктивну відповідальність власника речі є одним із наріжних стовпів відповідальності у французькому цивільному праві. Лише в 1985 році як доповнення до наведеної генеральної норми Цивільного кодексу Франції прийнятий закон про відповідальність у сфері дорожнього руху [8].

У зв'язку з аналізом історичних особливостей формування відповідальності за шкоду, заподіяну джерелами підвищеної небезпеки, в країнах

Західної Європи, з метою всебічного висвітлення досліджуваного питання варто також звернути увагу на особливості формування відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки в Англії, яка в силу історичних причин та особливостей національної правової системи, як правило, не відчувала істотного впливу правових ідей країн континентальної Європи. В англійському праві тривалий період зберігали силу принципи об'єктивної відповідальності, тобто відповідальності, в основі якої панував не принцип вини, а принцип заподіяння шкоди. Інститут відповідальності за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки сформувався в англійській судовій практиці в середині XIX століття. Основні положення про відповідальність за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки, що зберігають силу й сьогодні, сформульовані в дуже абстрактних поняттях [9]. На останню обставину не раз зверталася увага як безпосередньо в англійській юридичній літературі, так і в роботах дослідників розглянутого інституту з інших країн.

Принципи об'єктивної відповідальності й умови її реалізації сформульовані, зокрема, в рішенні «*Rylands v. Fletcher*» [10]. У ньому визначені умови відповідальності за зобов'язаннями із заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки, які багато в чому схожі з принципами та ідеями, що зустрічаються в національних правових системах країн континентальної Європи [11]. Але, крім цього, англійське право передбачає ще низку умов настання об'єктивної відповідальності, які неодноразово піддавалися обговоренню в судовій практиці. Варто зазначити, що в Англії прийнята низка спеціальних актів щодо випадків об'єктивної відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки. Так, у другій половині XIX століття особливі правила введені для відповідальності у сфері дорожнього руху. При цьому відповідальність за заподіяння шкоди у зв'язку з дорожньо-транспортними пригодами визначається не на засадах об'єктивної відповідальності, а виходячи з того, що особа несе відповідальність за заподіяння шкоди тільки за умови заподіяння шкоди з необережності. Об'єктивна, тобто невинна, відповідальність у цій сфері виключається. Аналогічні правила містяться також і в ірландському законодавстві [9].

**Висновки.** Проведений аналіз історичних основ формування й розвитку правового регулювання відповідальності за заподіяння шкоди джерелами підвищеної небезпеки в досвіді країн

Західної Європи дає змогу резюмувати таке:

1. Хронологічні рамки від появи перших європейських законодавчих актів про відповідальність за шкоду, заподіяну при експлуатації промислових підприємств, до сучасних юридичних норм та окремих законодавчих актів про відповідальність за шкоду, заподіяну джерелами підвищеної небезпеки, охоплюють період із другої чверті XIX століття до теперішнього часу. Причому цей процес не можна вважати завершеним, оскільки сьогодні активно виявляються різні тенденції пошуку відповідних правових інструментів, пов'язані із загальними напрямками генералізації й партикуляризації цивільно-правових норм у цій сфері.

2. В історичному розвитку правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, можна виділити кілька окремих етапів:

а) етап появи перших законодавчих актів про відповідальність за шкоду, заподіяну під час експлуатації залізничних і гірничопромислових підприємств, – з 1838 року по 1871 рік – зумовлений значним впливом німецької законодавчої практики. Причини появи перших законодавчих актів були суто практичними, і законодавчі акти з'являлися як реакція законодавця на актуальні соціально-економічні виклики, для яких необхідними були швидкі, адекватні рішення;

б) поширення німецької та французької моделей правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну під час експлуатації залізничних і гірничопромислових підприємств, на правові системи інших країн Західної Європи. Цей етап характеризується інтенсивним розвитком законодавства у сфері відповідальності за шкоду, заподіяну під час експлуатації промислових об'єктів і підприємств, прийняттям у багатьох країнах окремих законодавчих положень про відповідальність власників підприємств і формуванням відповідної правової практики в рамках загальних концепцій об'єктивної відповідальності за шкоду, заподіяну річчю, й охоплює період з 1871 року до початку XX століття;

в) етап формування сучасного правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну джерелами підвищеної небезпеки, який відрізняється переважно тенденцією до поширення моделі відповідальності за шкоду, заподіяну під час експлуатації залізничних і гірничопромислових підприємств, на інші види діяльності, що активно почали з'являтися в суспільному житті: використання літаків, автомобілів, нової техніки й нових видів енергії тощо. Цей етап охоплює

період з початку XX століття до кінця XX століття. З 60-х років XX століття активно формується система міжнародних актів про відповідальність за шкоду, заподіяну під час експлуатації окремих видів джерел підвищеної небезпеки: транспортних засобів, атомної енергії, видобутку й використання нафтопродуктів тощо;

г) сучасний етап розвитку правового регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну джере-

лами підвищеної небезпеки, який характеризується пошуком загальних оптимальних правових визначень і конструкцій з метою уніфікації цивільного законодавства в цій сфері, потреба в якій зумовлюється інтернаціоналізацією соціально-економічних процесів, поширенням діяльності страхових компаній за межі окремої держави, туристичною діяльністю, активним розвитком міжнародних перевезень тощо.

#### Список літератури:

1. Principles of European Tort Law. URL: <http://civil.udg.edu/php/biblioteca/items/283/PETL.pdf>.
2. Principles of European Law. Study Group on a European Civil Code. URL: <https://www.degruyter.com/view/serial/179663>.
3. Iftime E. Liability for Damage Caused by Dangerous Situations and Activities to the Environment. URL: [https://ac.els-cdn.com/S1877042814048848/1-s2.0-S1877042814048848-main.pdf?\\_tid=dc75f6ca-a053-49b3-8c60-43e8304202b2&acdnat=1540894446\\_bbfa501b287bb38bc11e6b41090b0901](https://ac.els-cdn.com/S1877042814048848/1-s2.0-S1877042814048848-main.pdf?_tid=dc75f6ca-a053-49b3-8c60-43e8304202b2&acdnat=1540894446_bbfa501b287bb38bc11e6b41090b0901).
4. Brüggemeier G. Industrialisation, Risks and Strict Liability: The Diverse Paths of German and US Law. URL: <http://www.opiniojuriscomparatione.org/opinio/article/download/88/92>.
5. Lahe J. Forms of Liability in the Law of Delict: Fault-Based Liability and Liability without Fault. URL: [https://www.juridicainternational.eu/public/pdf/ji\\_2005\\_1\\_60.pdf](https://www.juridicainternational.eu/public/pdf/ji_2005_1_60.pdf).
6. Wagner G. Strict Liability in European Private Law. URL: [https://www.researchgate.net/publication/228224891\\_Strict\\_Liability\\_in\\_European\\_Private\\_Law](https://www.researchgate.net/publication/228224891_Strict_Liability_in_European_Private_Law).
7. The preliminary draft of the civil liability reform in France. URL: <https://www.financierworldwide.com/the-preliminary-draft-of-the-civil-liability-reform-in-france/#.W9gx0HszbIU>.
8. French law on compensation for road traffic accidents. URL: [http://www.bcf.asso.fr/system/files/Guide\\_indemnisation\\_EN\\_octobre\\_2008\\_1.pdf](http://www.bcf.asso.fr/system/files/Guide_indemnisation_EN_octobre_2008_1.pdf).
9. Introduction to English Tort Law. URL: [https://www.biicl.org/files/763\\_introduction\\_to\\_english\\_tort\\_law.pdf](https://www.biicl.org/files/763_introduction_to_english_tort_law.pdf).
10. Tortious liability under Rylands v. Fletcher. URL: <http://e-lawresources.co.uk/Rylands-v-Fletcher.php>.
11. Giliker P. The Europeanisation of English Tort law. URL: [https://research-information.bristol.ac.uk/en/publications/the-europeanisation-of-english-tort-law\(d4e96961-02ff-4006-982b-91d77854d8b5\).html](https://research-information.bristol.ac.uk/en/publications/the-europeanisation-of-english-tort-law(d4e96961-02ff-4006-982b-91d77854d8b5).html).

### ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

*Статья посвящена раскрытию исторических предпосылок становления и развития законодательства зарубежных стран в области установления гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный источниками повышенной опасности. Проанализированы, в частности, особенности исторического развития законодательства в исследуемой сфере таких стран, как Германия, Австрия, Нидерланды, Франция, Англия. Сделан вывод, что хронологические рамки формирования как самостоятельного вида деликтных обязательств из причинения вреда источниками, создающими повышенную опасность для окружающих, и правового регулирования ответственности по этим обязательствам охватывают период с начала XIX века и до наших дней.*

**Ключевые слова:** источник повышенной опасности, гражданско-правовая ответственность, историческое развитие, страны Западной Европы, ответственность без вины.

### HISTORICAL BACKGROUNDS OF DEVELOPMENT OF FOREIGN COUNTRIES' LEGISLATION IN SPHERE OF CIVIL LIABILITY FOR THE DAMAGE CAUSED BY A SOURCE OF INCREASED DANGER

*The article is devoted to the disclosure of historical preconditions for the formation and development of foreign countries' legislation in the area of establishing civil liability for damage caused by sources of increased danger. In particular, the peculiarities of the historical development of legislation in the research field of such countries as Germany, Austria, the Netherlands, France, and England are analyzed. It is concluded that the chronological framework of the formation of an independent form of tort obligations for causing damage by sources that poses an increased danger to others and the legal regulation of responsibility for these obligations cover the period from the beginning of the XIX century to the present.*

**Key words:** source of increased danger, civil liability, historical development, countries of Western Europe, liability without fault.