

пис. – 2009. – № 4. – С. 89–91. **9.** Мечетина Т. А. Ограничение права собственности: проблемы публичных и частных интересов : дис ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Т. А. Мечетина. – М., 2003. – 182 с. **10.** Сидоренко А. Ю. Актуальные проблемы правового регулирования ограничений (обременений) в земельном праве / А. Ю. Сидоренко // Юрист. – 2000. – № 11. – С. 27–29. **11.** Уткин Б. Абсолютное право – относительные полномочия / Б. Уткин // Юрист. – 2002. – № 48. – С. 2–6. **12.** Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=435-15>. **13.** Мічурін Є. О. Цивільний договір як один із засобів реалізації права на житло : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес, сімейне право, міжнародне приватне право» / Є. О. Мічурін. – Х., 2000. – 16 с. **14.** Про внесення змін до Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень» та інших законодавчих актів України : закон України від 22 лют. 2010 р. № 1878-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 18. – Ст. 141.

Надійшла до редколегії 21.01.2011

Проанализирована правовая природа обременений недвижимого имущества. Исследована взаимосвязь обременений недвижимого имущества и ограничений прав. Отмечена необходимость дальнейшего совершенствования и дополнения перечня обременений, которые отображаются в соответствующих реестрах.

The legal nature of real estate encumbrances is analyzed. The interrelations of real estate encumbrances and restrictions of the rights are researched. The necessity of further improvement and addition the register of encumbrances, which are displayed in the appropriate registers, is noted.

УДК 347.518(477)

О. О. Пономарьов

АВТОМОБІЛЬ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ З ЙОГО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЯК ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Розглянуто проблемні питання визначення діяльності з експлуатації автомобіля як джерела підвищеної небезпеки, проаналізовано поняття автомобіля та підвищено небезпечних властивостей його експлуатації.

Законодавець та судова практика встановлюють особливий правовий режим щодо окремих видів діяльності зі специфічними властивостями, які не завжди є підконтрольними людині і тому можуть заподіяти шкоду. Дана діяльність набула великого поширення у промисловості та повсякденному житті і має назву джерела підвищеної небезпеки. Водночас кожний окремий її вид має індивідуальні, лише йому характерні властивості. Виявлення та врахування таких властивостей дозволяє встановити більш досконале нормативне регулювання відпові-

дної діяльності. Перш за все це дозволяє вдосконалити техніку безпеки під час поведження з відповідним джерелом підвищеної небезпеки, а отже, зменшити кількість нещасних випадків.

З огляду на це набуває актуальності дослідження властивостей одного із найбільш поширених і, водночас, найбільш травматичних джерел підвищеної небезпеки – діяльності з експлуатації автомобіля.

Загальні питання сутності джерел підвищеної небезпеки розглядали М. М. Агарков, Б. С. Антимонов, Д. В. Боброва, О. С. Іоффе, Ю. Х. Калмиков, М. І. Коняєв, О. О. Красавчиков, М. С. Малєїн, А. О. Собчак, К. А. Флейшиц, К. Б. Ярошенко. Роботи цих учених охоплюють широке коло питань, пов'язаних із загальним поняттям, ознаками, причинами виникнення даного правового явища. Аналіз же діяльності з експлуатації автомобіля як джерела підвищеної небезпеки головним чином здійснювали О. Л. Жуковська, С. М. Приступа, Г. М. Беякова та ін. Водночас властивості, які дають підстави відносити дану діяльність до джерел підвищеної небезпеки, не можна вважати повністю дослідженими, що зумовлює необхідність поглибленого їх аналізу.

Метою даної статті є аналіз основних ознак джерела підвищеної небезпеки, підвищено небезпечних властивостей діяльності з експлуатації автомобіля, які їм відповідають, нормативного регулювання даної діяльності та визначення окремих її проблем.

Як уже зазначалось, автомобіль із знаряддя задоволення особистих потреб і створення матеріальних благ в окремих випадках перетворюється на знаряддя їх знищення, руйнування. У зв'язку з цим, через наявність особливих шкідливих властивостей законодавець відносить діяльність з експлуатації автомобіля до числа джерел підвищеної небезпеки. Проте в чому конкретно полягають ці властивості?

Для їх дослідження перш за все слід визначитись із самим поняттям «автомобіль». Даний термін у перекладі з давньогрецької означає «самохідний», тобто такий, що рухається за допомогою власної тяги. Проте в нормативному його визначенні існують деякі особливості.

Так, відповідно до п. «р» ст. 1 Конвенції про дорожній рух від 08.11.1968 (далі – Конвенція) термін «автомобіль» означає механічний транспортний засіб, використовуваний зазвичай для перевезення дорогами людей чи вантажів або для буксирування дорогами транспортних засобів, використовуваних для перевезення людей чи вантажів. Цей термін охоплює тролейбуси, тобто нерейкові транспортні засоби, сполучені з електричним д्रो́том; він не охоплює такі транспортні засоби, як сільсь-

когосподарські трактори, використання яких для перевезення людей чи вантажів дорогами або для буксирування дорогами транспортних засобів, використовуваних для перевезення людей або вантажів, є лише допоміжною функцією [1]. Отже, в даному визначенні наведені наступні ознаки автомобіля:

1. Його основна функція – перевезення людей або вантажів.

У даному визначенні наведена ознака розкривається як через пряму вказівку, так і побічно – через характеристику автомобіля як транспортного засобу (оскільки сам термін «транспорт» означає будь-який засіб для перевезення, а також сукупність таких засобів [2, с. 1262]).

2. Призначення для руху дорогами.

Відповідно автомобіль є наземним нерейковим транспортом. Крім того, у даній дефініції він визначається як «механічний транспортний засіб», яким відповідно до п. «о» ст. 1 Конвенції є будь-який самохідний дорожній транспортний засіб за винятком велосипедів з підвісним двигуном та рейкових транспортних засобів [1]. Отже, це додає наступну ознаку:

3. Наявність двигуна, оскільки термін «самохідний» вказує на рух за допомогою власної тяги.

Інший міжнародний нормативно-правовий акт – Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЕУТР) (Женева, 1 липня 1970 р.), у п. «b» ст. 1 визначає автомобіль як будь-який механічний самохідний транспортний засіб, що зазвичай використовується для автомобільних перевезень людей чи вантажів або для буксирування дорогами транспортних засобів, що використовуються для перевезення людей чи вантажів [3]. Як можна помітити, основні ознаки автомобіля в даному визначенні фактично повторюють наведені в Конвенції.

Дещо іншим і, на наш погляд, більш деталізованим у порівнянні з міжнародними нормативно-правовими актами є вітчизняне законодавче визначення автомобіля. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 визначає його як колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт [4].

Отже, дане визначення не тільки включає в себе вищенаведені ознаки, але й доповнює їх, а саме:

1) наводить додаткові ознаки – наявність коліс (не менше чотирьох);

2) значно розширює коло транспортних засобів з найменуванням «автомобіль», оскільки на відміну від вищезазначених

міжнародних нормативно-правових актів, в яких прямо вказано на перевезення людей чи вантажів як основну функцію автомобіля, вітчизняне законодавство допускає виконання ним спеціальних робіт, тобто відносить до даної категорії також і снігоочишувач, автокран, автовишку тощо;

3) деталізує окремі ознаки (прямо вказує на а) призначення автомобіля для пересування саме безрейковими дорогами та б) використання в ньому двигуна, який називає джерелом енергії, що приводить в рух транспортний засіб).

Крім того, якщо звернутись до Правил дорожнього руху (далі – Правила), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [5], можна визначити інші ознаки автомобіля, пов'язані з його технічними характеристиками. Так, оскільки він є механічним транспортним засобом, відповідно до п. 1.10 Правил робочий об'єм його двигуна має перевищувати 50 куб. см. (у разі наявності електродвигуна його потужність має перевищувати 3 кВт); проаналізувавши визначення мотоцикла, наведене там само, можна визначити мінімальну масу автомобіля – не менше 400 кг. Саме остання ознака дозволяє відрізнити його від зовні з ним схожого чотириколісного мототранспортного засобу – квадроциклу, який набув значного поширення останнім часом. До того ж п. 23.9 Правил, на відміну від вищезазначених міжнародних нормативно-правових актів, забороняє перевозити пасажирів у буксированому транспортному засобі (крім легкового автомобіля, який буксирується на жорсткому або гнучкому зчепленні).

Таким чином, виходячи із наведених вище ознак, автомобіль можна визначити як механічний транспортний засіб масою не менше 400 кг, який приводиться в рух двигуном з певними технічними показниками (в електродвигуна потужність не менше 3 кВт, у двигуна внутрішнього згорання робочий об'єм не менше 50 куб. см.), має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

Проте автомобіль є не лише найбільш розповсюдженим транспортним засобом; діяльність з його експлуатації визнається одним із найдавніших у цивілістиці джерел підвищеної небезпеки.

Законодавець у ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України визначає джерело підвищеної небезпеки як діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогненебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак та

собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [6].

Аналізуючи загальне поняття джерела підвищеної небезпеки, С. М. Приступа доходить висновку про те, що автомобільному транспорту належні всі його ознаки. Автомобіль стає підвищеною небезпечним для оточуючих тільки у русі, оскільки властивості, які він виявляє у даному стані, не завжди підконтрольні володільцям, які його використовують [7, с. 9]. С. Є. Донцов і В. В. Глянцев вважали автотранспорт найбільш шкідливим серед постійно діючих механічних джерел підвищеної небезпеки, що систематично і стабільно проявляє шкідливі властивості [8, с. 227]. Заслугує на увагу їх зауваження про те, що деякі об'єкти мають побічні шкідливі прояви – шум, вібрацію, отруйні гази тощо. Проте для кваліфікації діяльності з їх експлуатації як джерела підвищеної небезпеки важливо встановити, що шкода стала наслідком саме характерної (специфічної) для експлуатації даного об'єкта шкідливої властивості [8, с. 222].

Більшість учених (М. Д. Єгоров, О. Л. Жуковська, А. О. Собчак, В. О. Тархов, К. Б. Ярошенко та ін.) відносили діяльність з експлуатації транспортних засобів до джерел підвищеної небезпеки через неможливість їх миттєвої зупинки. Так, М. Д. Єгоров зазначав, що транспортні засоби визнаються джерелом підвищеної небезпеки через те, що вони являють собою такі, що характеризуються значною масою і швидкістю, об'єкти, які рухаються, миттєва зупинка яких неможлива, що і створює підвищену небезпеку для оточуючих [9, с. 12]. А. О. Собчак відносив до джерел підвищеної небезпеки механізми через наявність у них таких підвищено шкідливих властивостей, як швидкість, неможливість миттєвої зупинки та значна величина [10, с. 144–145].

Досліджуючи дану проблему, Б. С. Антимонов погоджувався, що автомобіль у русі дійсно не може бути зупинений миттєво, проте заперечував достатність цієї ознаки для визнання певної діяльності джерелом підвищеної небезпеки. Він вказував, що ознака складності зупинки руху, неможливості швидко обеззброїти енергію, яка вийшла з-під контролю людини, в одних випадках дійсно супроводжує таку діяльність, яку закон і судова практика вважають «джерелом підвищеної небезпеки». В інших же випадках дана ознака відсутня, хоч підвищена відповідальність за дію «джерела підвищеної небезпеки» все ж застосовується [11, с. 73–74].

З цього приводу слід згадати, що обов'язок відшкодувати шкоду, спричинену джерелом підвищеної небезпеки, наступає

не тільки за випадкове, але й за винне (у тому числі умисне) спричинення шкоди.

Інше критичне зауваження було висловлене О. О. Красавчиковим, який, полемізуючи із А. О. Собчаком, вказував на те, що швидкість, разом із неможливістю миттєвої зупинки і значною масою, не є властивістю транспортних засобів [12, с. 19].

У філософії властивість розглядається як атрибут предмета, сторона прояву якості. У свою чергу якість є суттєвою визначеністю предмета, на підставі якої він є даним, а не іншим предметом, і не може бути зведена до його окремих властивостей [13, с. 483–484]. Відповідно можна зробити висновок, що основною якістю автомобіля, яка вирізняє його з-поміж інших матеріальних об'єктів, є здатність до переміщення у просторі, що й обумовлює використання його в людській діяльності саме як засобу пересування. За даного підходу відсутні, на нашу думку, перепони для визначення швидкості як властивості транспортних засобів. Водночас слід зауважити, що маса в філософії визначається не як властивість, а як міра інертних і гравітаційних властивостей матеріальних об'єктів [14, с. 325].

У зв'язку з цим слід звернути увагу на погляди О. Л. Жуковської, яка вважала, що підвищена небезпека використання тих чи інших предметів корениться, як правило, не в якій-небудь одній властивості об'єкта, а в нерозривній сукупності багатьох властивостей, кожна з яких окремо може бути властива іншим предметам, що не створюють при їх використанні підвищеної небезпеки [15, с. 53]. Відповідно вона розглядала значну масу та швидкість руху як природні властивості транспортних засобів, що в сукупності обумовлюють неможливість їх миттєвої зупинки.

Навряд чи можна з цим погодитись. Остання ознака, яку Б. С. Антимонов називав «інерцією маси, що несеться» [11, с. 70], є самостійною властивістю об'єктів. У механіці вона визначається як властивість тіл при взаємній компенсації зовнішніх впливів зберігати стан спокою або рівномірного прямолінійного руху і є фундаментальною властивістю всіх матеріальних об'єктів [13, с. 276].

Крім того, маса як число атомів у даному тілі виступає як міра інерції тіла [14, с. 325]. Таким чином, маса автомобіля та швидкість його руху не породжують, а лише впливають на прояв такої властивості, як інерція.

Саме визначення інерції як неможливості миттєвої зупинки автомобіля вказує на те, що прояв вищезазначеної властивості є непідконтрольним людині. Непідконтрольність же людині прояву шкідливих властивостей об'єкта під час діяльності з його експлуатації вважається більшістю дослідників

(Г. М. Белякова, С. Є. Донцов, М. Я. Маринина, А. К. Черденченко та ін.) основною ознакою джерела підвищеної небезпеки.

Таким чином, діяльність з експлуатації автомобіля ідентифікується як джерело підвищеної небезпеки у зв'язку з невідконтрольністю людині такої його властивості, як інерція, що виявляється в неможливості миттєвої зупинки автомобіля і, відповідно, створює підвищену імовірність заподіяння при цьому шкоди. Проте інерція автомобіля стає невідконтрольною лише при досягненні його масою та швидкістю певних кількісних показників, на що, зокрема, вказує характеристика маси як «значної».

Фактично це означає, що під час екстреного гальмування автомобіль деякий час продовжує рухатись. Довжина гальмового шляху при цьому знаходиться у прямій залежності від маси автомобіля і швидкості його руху, а також залежить від таких факторів, як стан дорожнього покриття, погодні умови, зношеність шин тощо.

У зв'язку з цим виникає наступне питання: якщо маса автомобіля є в цілому сталою величиною, то чи не можна шляхом зменшення швидкості, вибору певного режиму руху забезпечити можливість миттєвого гальмування? В такому разі відпала б основна ознака, яка дозволяє вважати діяльність з експлуатації автомобіля джерелом підвищеної небезпеки.

На нашу думку, це практично неможливо. Так, Правила дорожнього руху закріплюють найбільш оптимальний на даний час режим експлуатації даного джерела підвищеної небезпеки – зобов'язують водія рухатися з певною швидкістю залежно від умов видимості, часу доби, встановлюють межу швидкості у населених пунктах, житлових і пішохідних зонах тощо. Проте сумлінне виконання вимог Правил не виключає повністю можливості випадкового заподіяння шкоди. До того ж, як зазначає О. А. Жуковська, послідовне втілення даної ідеї повернуло б нас до «старих добрих часів», коли, наприклад, згідно з правилами дорожнього руху, які діяли в Англії кінця XIX століття, швидкість була обмежена до 2–6 миль на годину (3,2–9,6 км/год) і попереду кожного автомобіля йшла людина із червоним прапорцем у руці, попереджуючи про небезпеку (що все рівно призводило інколи до загибелі пішоходів) [15, с. 38–39].

Таким чином, аналіз діяльності людини з експлуатації автомобіля дозволяє виділити специфічні ознаки, які дають підстави для віднесення її до джерел підвищеної небезпеки. Врахування цих ознак у законотворчій діяльності сприятиме ефективному нормативному регулюванню відповідної діяльності.

Список літератури: 1. Конвенція о дорожном движении : от 8 нояб. 1968 г. [Електронний ресурс]. - Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. Режим

доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_041. **2.** Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К. : Ірпінь ; Перун, 2002. – 1440 с. **3.** Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) : від 1 лип. 1970 р. [Електронний ресурс]. – Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_016. **4.** Про автомобільний транспорт : закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105. **5.** Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852. **6.** Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40–44. – Ст. 356. **7.** Приступа С. Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств в автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / С. Н. Приступа. – Харьков, 1985. – 19 с. **8.** Донцов С. Е. Возмещение вреда по советскому законодательству / С. Е. Донцов, В. В. Глянцев. – М. : Юрид. лит., 1990. – 272 с. **9.** Егоров Н. Понятие источника повышенной опасности / Н. Егоров // Сов. юстиция. – 1980. – № 2. – С. 12–13. **10.** Собчак А. А. О понятии источника повышенной опасности в гражданском праве / А. А. Собчак // Правоведение. – 1964. – № 2. – С. 144–147. **11.** Антимонов Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности / Б. С. Антимонов. – М. : Госюриздат, 1952. – 296 с. **12.** Красавчиков О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / О. А. Красавчиков. – М. : Юрид. лит., 1966. – 200 с. **13.** Философская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Ф. В. Константинов. – М. : Советская энциклопедия, 1964. – Т. 2. – 576 с. **14.** Философская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Ф. В. Константинов. – М. : Советская энциклопедия, 1964. – Т. 3. – 584 с. **15.** Жуковская О. Л. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности: некоторые аспекты проблемы / О. Л. Жуковская. – К. : Либідь, 1994. – 200 с. **16.** Белякова А. М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда: теория и практика / А. М. Белякова. – М. : Изд-во МГУ, 1986. – 147 с. **17.** Иоффе О. С. Обязательства по возмещению вреда / О. С. Иоффе. – Изд. V. – Л. : ЛГУ, 1952. – 126 с. **18.** Пендяга Г. Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Г. Л. Пендяга. – К., 2008. – 16 с. **19.** Флейшиц Е. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения / Е. А. Флейшиц. – М. : Госюриздат, 1951. – 240 с.

Надійшла до редколегії 01.02.2011

Рассмотрены проблемные вопросы определения деятельности по эксплуатации автомобиля как источника повышенной опасности, проанализировано понятие автомобиля и повышенно опасных свойств его эксплуатации.

Some issues of determining car's exploitation activity as a source of enhanced danger are considered. The concept of a car and enhanced dangerous properties of its exploitation are analyzed.