



## ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ЦИВІЛЬНИЙ ПРОЦЕС; СІМЕЙНЕ ПРАВО; МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО

**Іван Олександрович КОСТЯШКІН,**

доктор юридичних наук, доцент,  
завідувач кафедри трудового, земельного та господарського права  
Хмельницького університету управління та права,  
[kostyshkin@meta.ua](mailto:kostyshkin@meta.ua)

УДК 347.518:347.426

### ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВИЙ ЗВ'ЯЗОК МІЖ ШКОДОЮ ТА ДІЯЛЬНІСТЮ ОСОБИ, ПОВ'ЯЗАНОЮ ІЗ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ЯК УМОВА ВИНИКНЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

*Визначено правову природу причинно-наслідкового зв'язку як умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди. Обґрунтовано неоднозначність судової практики при встановленні причинного зв'язку, що зумовлено причиною завдання шкоди, наслідками взаємодії транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки, наявністю подій або дій між діяльністю особи, пов'язаної із транспортним засобом і шкідливим наслідком, які є сторонніми щодо волі безпосереднього завдавача шкоди. Доведено, що характерною для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, як з теоретичної, так і практичної точки зору, є теорія прямих і непрямих причинних зв'язків. Обґрунтовано, що проблемою встановлення причинного зв'язку як умови зобов'язань з відшкодування шкоди є визначення причини настання шкідливого наслідку, що залежать від трьох факторів — підвищено небезпечної діяльності володільців джерела підвищеної небезпеки, поведінки володільця такого джерела та його конкретної дії. Виділяються такі основні ланки причинно-наслідкового зв'язку: між діяльністю особи та настанням шкоди; між діяльністю особи та транспортним засобом, оскільки шкода завдається особою не безпосередньо, а*



*через транспортний засіб; між кількома транспортними засобами; між транспортним засобом та шкодою, а також між проявом шкідливих властивостей транспортного засобу та настанням шкоди. Доведено, що особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, полягають у тому, що в разі її завдання іншій особі має місце спільне завдання шкоди. Обґрунтовано, що для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, мають значення прямиї, необхідний та випадковий причинно-наслідкові зв'язки.*

**Ключові слова:** джерело підвищеної небезпеки, причинно-наслідковий зв'язок, транспортний засіб, відшкодування шкоди, володілець.

В умовах наукового і технічного прогресу, появи більшої кількості джерел підвищеної небезпеки, розширення сфери діяльності людини й інших сучасних чинників, зокрема погіршення екологічної ситуації, здатних заподіяти шкоду життю і здоров'ю людей, очевидно, що дослідження проблеми відшкодування шкоди з кожним роком стає все більш актуальною. Особливого значення набуває дослідження умов виникнення таких зобов'язань із відшкодування шкоди, зважаючи на складність доведення причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом.

Правильне встановлення причинного зв'язку має важливе юридичне значення, оскільки причинний зв'язок виконує функцію визначення об'єктивно можливої межі відповідальності за шкідливі наслідки протиправної поведінки, а також дозволяє встановити коло відповідальних осіб. Таким чином, встановлення причинного зв'язку має визначальне значення для вирішення питання про зобов'язаного суб'єкта деліктних правовідносин та про розмір (межі) відшкодування шкоди.

Питанням завдання шкоди, спричиненої джерелом підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобом, було присвячено низку наукових праць таких авторів: А. М. Белкова, К. М. Варшанський, С. Д. Гринько, О. А. Жуковська, Ю. Х. Калмиков, Ю. В. Лєськів, А. Г. Могилянський, С. М. Приступа, К. Б. Ярошенко та ін. Однак частина із вказаних досліджень була виконана на підставі радянського цивільного законодавства і радянського права. Крім того, сьогодні широко використовується для відшкодування шкоди механізм обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, який раніше існував тільки у формі добровільного укладання страхових договорів. У зв'язку з цим має велике теоретичне і практичне значення дослідження причинно-наслідкового зв'язку між шкодою та діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом, як умови виникнення зобов'язань, що і є метою статті.



Обов'язковою умовою виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди є причинно-наслідковий зв'язок між поведінкою завдавача шкоди та шкодою, тобто зв'язок між причиною і наслідком. Тому перше передує другому в часі та його породжує. Постановка питання про існування «безпричинних» деліктних зобов'язань є безпідставною. Завдавач шкоди відповідає не за будь-яку шкоду, а лише за завдану ним. Це об'єктивно існуючий зв'язок між явищами.

Із цього загально визнаного в юридичній літературі правила не є винятком і зобов'язання, що виникають внаслідок завдання шкоди взаємодією транспортних засобів. Так, законодавець прямо вказує, що відшкодуванню на підставі ч. 2 ст. 1187 ЦК України [1] підлягає шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки (ДПН), тобто для виникнення обов'язку із відшкодування шкоди слід встановити зв'язок між шкодою і діяльністю ДПН. А на підставі ст. 1188 ЦК України підлягає відшкодуванню шкода, завдана внаслідок взаємодії кількох ДПН, а для цього слід встановити зв'язок між шкодою і діями кількох ДПН при їх взаємодії.

У більшості випадків вирішення питання про наявність або відсутність причинно-наслідкового зв'язку, необхідного для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, не спричиняє труднощів. Водночас в окремих випадках, зокрема при завданні шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів, у судовій практиці виникають проблеми при встановленні причинного зв'язку [2]. Це зумовлено такими чинниками. По-перше, причиною завдання шкоди є діяльність особи (осіб), пов'язана із транспортними засобами при їх взаємодії. По-друге, наслідком такої взаємодії є завдання шкоди як самим транспортним засобом, так й іншим особам. По-третє, частими є випадки, коли між діяльністю особи, пов'язаної із транспортним засобом і шкідливим наслідком з'являються події або дії, які могли бути породжені причинами, сторонніми щодо волі безпосереднього завдавача шкоди. Таким чином, причинний зв'язок у кожному випадку завдання шкоди внаслідок взаємодії транспортних засобів буде мати різний зміст, наповнення ланцюгів причин.

Слід зазначити, що законодавець не закріплює шляхів подолання таких труднощів, зокрема порядок встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діяльністю осіб, пов'язаною із транспортним засобом, та самою шкодою. Це питання вирішує суд, виходячи з конкретних обставин справи.

Для того, щоб вирішити поставлене завдання, необхідно, насамперед, з'ясувати правову природу причинно-наслідкового зв'язку як умову виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди.

У юридичній літературі викладено низку теорій причинно-наслідкового зв'язку, які дозволяють вирішити питання про причину настання шкідливого наслідку.

Найбільш визнаною серед теоретиків і практиків є теорія прямого та непрямого причинного зв'язку, що ґрунтується на двох положеннях загальнофілософського вчення про причинність. По-перше, при-



чинність становить об'єктивний зв'язок між явищами, що існують незалежно від нашої свідомості. Тому не можна при вирішенні питання про причинний зв'язок керуватися можливістю або передбаченням правопорушником шкідливого наслідку. Можливість передбачення завдання шкоди має суб'єктивний характер і значення при вирішенні питання лише про вину правопорушника, але не про причинний зв'язок. По-друге, причина та наслідок мають значення лише щодо конкретного окремого випадку [3, с. 539].

Прихильником цієї теорії вважається В. І. Кофман, який на підставі аналізу юридичного значення різних причин, що спричинили настання шкоди, зробив такі висновки:

1) безпосередня (пряма) причина завданої шкоди завжди має юридичне значення. При цьому, на думку науковця, коли мова йде про безпосередню причину, слід підкреслити не «близькість» причини і наслідку, а характер їх залежності. Дії безпосереднього завдавача шкоди спричиняють настання досліджуваного наслідку (в його основних рисах) у поєднанні лише із закономірностями, які закладені в самій природі речей та які сприймаються юристом як дещо дане. Відповідно наслідок у таких випадках випливає із поведінки особи;

2) непряма причина завдання шкоди може мати юридичне значення, а може його й не мати. Вирішення цього питання залежить від ролі, яку відіграла ця непряма причина у створенні конкретних умов, за яких під впливом безпосередньої причини настала шкода;

3) безпосередня причина шкоди (як і будь-яка причина) має значення за наявності певних умов, серед яких слід розрізняти звичайні та специфічні умови, якщо специфічні умови відхиляються від звичайних, що сприяють шкідливому впливу безпосередньої причини;

4) під «специфічними умовами» слід розуміти такі особливості конкретної обстановки, що об'єктивно склалися, які, становлячи «необхідну умову» настання шкоди: а) не характерні для подібних ситуацій, які об'єктивно склалися; б) на момент впливу безпосередньої причини не лише могли б не бути, але й не повинні були мати місце;

5) юридичне значення набувають непрямі причини, якими створюються такі специфічні особливості обстановки. У таких випадках юридично-значимим зв'язком з результатом поєднані дії як безпосереднього, так і непрямого завдавача;

6) не мають юридичного значення ті непрямі причини, які, будучи «необхідною умовою» настання шкоди, обумовлюють виникнення звичайних деталей обстановки. За відсутності специфічних умов (і відповідно причин, що їх породили) безпосередня причина виступає як єдина юридично значима причина наслідку [4, с. 50, 57–58].

Деякі автори займають позицію, згідно з якою причетність людини до шкідливого наслідку достатня для позитивного вирішення питання про наявність причинного зв'язку між її діями та наслідком. Так, А. Н. Трайнін зазначав, що причинність як об'єктивна підстава відповідальності буде завжди там, де дія (або бездіяльність) людини була однією із необхідних умов настання злочинного наслідку [5,



с. 24–33]. Водночас така позиція викликала заперечення серед окремих науковців. На думку В. І. Кофмана, встановлення лише одного факту причетності для визнання наявності юридично значимого причинного зв'язку означає визнати рівнозначними всі об'єктивні фактори, що спричинили настання такого наслідку [6, с. 113].

Коли мова йде про причинний зв'язок як умову юридичної відповідальності, то мається на увазі обумовленість наслідку діяльністю конкретної особи. У процесі своєї діяльності людина змінює існуючі природні умови, впливає на розвиток тих чи інших процесів, тобто створює безліч факторів, що складають деталі конкретної фактичної обстановки. Дії людини як непряма причина наслідку набувають юридичного значення лише тоді, коли ними створюються специфічні особливості обстановки, певні відхилення від нормальних, звичайних умов, відхилення, що сприяють настанню шкоди. Під такими відхиленнями від звичайних умов (специфічних особливостей) слід розуміти фактори, які, будучи «необхідною умовою» настання шкоди, на момент впливу безпосередньої причини не лише могли не бути, але й не повинні були бути [4, с. 52].

Набула поширення також теорія необхідної умови, відповідно до якої причиною протиправного наслідку не може виступати будь-яка обставина, за відсутності якої результат не настав би. Це призведе до відповідальності за події, найбільш віддалені від дослідженого випадку [7, с. 11].

На думку одного із прихильників цієї теорії (Х. І. Шварца), причинний зв'язок є не випадковим зв'язком явищ, а їх необхідним, закономірним зв'язком. Лише такий зв'язок між явищами буде причинно-необхідним зв'язком, що виявляється таким чином, що явища одного такого роду спричиняють, як наслідок, явища іншого такого роду [7, с. 11]. При цьому він наголошував на об'єктивному характері причинно-необхідного зв'язку, оскільки причинний зв'язок між протиправною дією і наслідком не залежить від того, як його оцінює завдавач шкоди: завдавач шкоди міг, але не передбачив наслідків своїх дій, і тим самим цей наслідок настав. Тому питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між дією завдавача і протиправним наслідком не залежить від питання про наявність або відсутність вини завдавача [7, с. 10–11].

Теорія необхідної умови була піддана критиці окремими науковцями. Так, М. Д. Єгоров вважає, що представники цієї теорії намагаються відмежовувати ланцюг причинно-наслідкових зв'язків за допомогою суб'єктивних критеріїв. Тобто вирішення питання про причинний зв'язок ставиться в залежність від вини та протиправності. Однак ця теорія втрачає практичне значення для цивільного права, яке допускає відповідальність незалежно від вини [3, с. 542]. Подібні міркування висловлював раніше В. І. Кофман, який зазначав, що причинний зв'язок, який виявляє об'єктивний зв'язок фактів, повинен бути чітко відмежований від суб'єктивного елемента — елемента вини, і





єдиний правильний шлях визначення юридично значимого причинного зв'язку — це шлях звуження об'єктивного кола причини [6, с. 116].

Із теорією необхідної умови пов'язана теорія випадкової умови [8, с. 46–54], згідно з якою випадковий зв'язок не є умовою для притягнення до відповідальності за шкідливий наслідок. Причинно-випадковий зв'язок — це зв'язок між умовою й обумовленістю [9, с. 38].

Критерій для розмежування випадкових наслідків дій завдавача шкоди від необхідних наслідків таких дій дається практикою, досвідом, рівнем наукових знань.

Дуже детально охарактеризувала теорії необхідної та випадкової умов С. Д. Гринько [10, с. 66–79], яка проаналізувала їх сутність, виявила позитивні моменти та обґрунтувала дискусійні питання. На нашу думку, теорія випадкової умови відображає специфіку причинного зв'язку як умови виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. Завдання шкоди діяльністю кількох транспортних засобів при їх взаємодії слід розглядати як випадкову причину настання шкідливого результату. Як слушно зазначає С. Ф. Анісімов, збіг, перехрещення дій декількох причинних ланцюгів становить наслідок випадкового явища, яке є причинно обумовлене, що немає необхідного характеру [11, с. 53].

За основу іншої теорії «конкретної та абстрактної можливості результату» покладено поняття можливості та дійсності. Одні явища (поведінка) спричиняють дійсність наслідку (правопорушення), інші — його можливість. У свою чергу, можливість може бути конкретною або абстрактною. Можливість визнається конкретною, якщо вона перетворюється в дійсність обставинами, які об'єктивно повторюються, а абстрактною — коли її перетворення в дійсність було спричинено обставинами, які об'єктивно не повторюються. Якщо неправомірна поведінка відіграє роль абстрактної можливості, притягнення до відповідальності виключається. Якщо нею спричинено конкретну можливість настання наслідку (правопорушення) або, тим більше, перетворено результат із можливого в дійсність, наявний причинний зв'язок достатній для притягнення до відповідальності [12, с. 118].

Необхідно погодитись із точкою зору Ю. В. Леська про те, що характерною для зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, як з теоретичної, так і практичної точки зору, є теорія прямих і непрямих причинних зв'язків [13, с. 10]. Відповідно до цієї теорії юридичне значення має причинний зв'язок, який характеризується тим, що результат виникає безпосередньо, прямо із поведінки (дії або бездіяльності) завдавача в поєднанні з об'єктивними закономірностями і в умовах, що склалися до вчинення діяння. Непрямий причинний зв'язок набуває юридичне значення лише в тому випадку, коли завдавачем було створено специфічні особливості обстановки, які виявляються в певних відхиленнях від нормальних, звичайних умов, відхиленнях, що сприяють настанню шкоди. Під такими відхиленнями від звичайних умов (специфічних особливостей) слід розуміти фактори, які, будучи «необхідною умо-



вою» настання шкоди, на момент впливу безпосередньої причини не лише могли не бути, але й не повинні були бути [4, с. 52].

На думку В. І. Кофмана, конкретно-наукова конструкція причинного зв'язку в юридичній науці повинна відображати філософське вчення про головні та другорядні причини. Відповідно в юридичній науці необхідно розрізняти два види причинного зв'язку:

1) перший вид причинності в праві характеризується таким взаємозв'язком причини і наслідку, згідно з яким причина визначає внутрішній зміст наслідку;

2) другий вид причинності в праві характеризується тим, що у взаємозв'язку причини і наслідку причина не визначає внутрішній зміст наслідку, а лише створює передумови або благопридатні можливості його настання. При цьому лише перший вид причинного зв'язку має юридичне значення [6, с. 119–120].

У юридичній літературі проблему встановлення причинного зв'язку як умови зобов'язань з відшкодування шкоди, завданої ДПН, науковці вбачають у встановленні причини настання шкідливого наслідку. При цьому основні дискусії породжені різним тлумаченням категорії ДПН, тобто залежать від значення трьох факторів:

- 1) підвищено небезпечної діяльності володільців ДПН;
- 2) поведінки володільця ДПН;
- 3) конкретної дії ДПН.

Розглянемо більш детально ці фактори в механізмі причинно-наслідкового зв'язку зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої ДПН.

Для представників різних теорій для розуміння сутності ДПН вищезазначені фактори мають різне значення.

Прихильники теорії «об'єкта» вважають, що для застосування норми про відповідальність за шкоду, завдану ДПН, слід встановити природний причинний зв'язок між діями підвищено небезпечних властивостей матеріального об'єкта та завданою шкодою [14, с. 87].

Наприклад, А. О. Собчак і В. Т. Смірнов виділили три ланцюги зв'язку причини і наслідку:

- «1) між діяльністю володільця ДПН та завданою шкодою;
- 2) між поведінкою особи, яка безпосередньо обслуговує ДПН, та завданою шкодою;
- 3) між впливом підвищено небезпечних властивостей ДПН та шкодою, тобто шкода повинна бути спричинена саме тими властивостями матеріального об'єкта, що дозволяють їх віднести до категорії ДПН» [15, с. 34].

Подібним чином А. І. Загорулько розкриває причинний ряд. На його думку, для покладення майнової відповідальності на володільця ДПН необхідно встановити причинний зв'язок між завданою шкодою та проявом специфічної шкідливості відповідного матеріального об'єкта, який кваліфіковано як ДПН. При цьому в межах такого причинного зв'язку, у свою чергу, необхідно встановити наявність причинного зв'язку між діяльністю, яка здійснюється володільцем ДПН,



що становить підвищену небезпеку при використанні (експлуатації) цього джерела для оточуючих, та завданою шкодою, а також між поведінкою особи, яка безпосередньо обслуговує ДПН, та завданою шкодою [16, с. 76].

Повністю погодитися із позицією науковців не можна. З одного боку, вони правильно розмежовують суб'єктів як «володільця ДПН» та «особу, яка безпосередньо обслуговує ДПН». Однак для кваліфікації завдання шкоди як умови виникнення зобов'язання із відшкодування слід встановити два такі зв'язки лише у випадках, коли зазначені суб'єкти є різними, не збігаються в одній особі. Водночас, з іншого боку, такі особи можуть збігатися в таких зобов'язаннях у випадку, коли особа, яка безпосередньо обслуговує ДПН, виступає одночасно його володільцем. Відповідно встановлення іншого зв'язку не може застосовуватися як загальне правило для всіх випадків завдання шкоди ДПН.

Інший прихильник теорії «об'єкта» М. І. Коняєв при вирішенні питання про відповідальність за шкоду, завдану ДПН, надає значення причинному зв'язку між дією (бездіяльністю) володільця джерела та шкідливою дією самого джерела, між дією останнього та нещасним випадком, а також нещасним випадком і наявною шкодою [17, с. 8]. На нашу думку, заслуговує на підтримку позиція науковця щодо необхідності встановлення першого ланцюга причин, оскільки володільця ДПН своєю вольовою дією, насамперед, породжує дію самого джерела. На цей факт також звертає увагу В. М. Болдінов, який безпосереднім наслідком поведінки володільця ДПН пропонує розглядати шкідливу дію джерела, а не завдану шкоду [18, с. 88]. Однак не можна погодитися із пропозицією щодо двох наступних ланцюгів причин, які науковець розводить поняттями «нещасний випадок» і «наявна шкода». На нашу думку, таке розмежування не потрібно застосовувати в зобов'язаннях внаслідок завдання шкоди, оскільки в цивільному праві обов'язковою ознакою деліктних зобов'язаннях є наявність шкоди. Як зазначає С. Д. Гринько, шкода є деліктом, а відсутність шкоди означає відсутність самого делікту, внаслідок чого деліктне зобов'язання не виникало [19, с. 31]. Водночас «нещасний випадок» не можна розглядати як наслідок протиправної поведінки володільця ДПН, оскільки його застосування пов'язано виключно із трудовим правом та правом соціального захисту. Цей висновок впливає зі змісту норм права, закріплених у Законі України від 23 вересня 1999 р. № 1105–XIV «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування» (п. 5 ч. 1 ст. 1) [20], Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. № 1232 [21].

Більш вузько тлумачить сутність причинного зв'язку К. Б. Ярошенко, яка пов'язує застосування норми про відповідальність володільця ДПН з тими випадками, коли шкоди завдано в результаті прояву саме тих властивостей, які надають відповідній діяльності характе-





ру ДПН [22, с. 23]. Подібні міркування висловлювала й К. А. Флейшиц, яка розуміла шкоду, завдану ДПН, як шкоду, причинно пов'язану з діями тих особливих властивостей речі або сил, які є ДПН, що породжуються цією річчю або приводяться в рух для користування нею [23, с. 140].

Два ланцюги причинного зв'язку виділив О. О. Красавчиков:

1) зв'язок між поведінкою володільця ДПН та функціонуванням цього джерела;

2) зв'язок між явищами функціонування ДПН та шкодою [24, с. 71].

Дещо інакше розуміють причинний ряд у таких зобов'язаннях прихильники теорії «діяльності». Так, на думку Б. С. Антімонова, причиною настання шкідливого наслідку є діяльність певного роду, оскільки ДПН завжди є дія або система дій, тобто діяльність, але не «річ» і не відсутність дії, діяльності, не бездіяльність [25, с. 35]. Він вважає, що підставою спеціальної відповідальності за шкоду, завдану ДПН, є обставина, за якою використання такого джерела становить визначальну причину виникнення шкідливих подій [25, с. 36–37]. При цьому специфіка причинності в цьому делікті полягає в особливостях відсилання закону до фактора причинного зв'язку, оскільки закон відсилає не до причинного зв'язку між шкідливим наслідком і поведінкою відповідальної особи. На думку науковця, для покладення відповідальності на конкретну особу вимагається, щоб необхідно-причинний зв'язок пов'язував шкідливий наслідок із дією ДПН [25, с. 109]. Таким чином, Б. С. Антімонов відводить діям володільця ДПН у причинному механізмі другорядну роль. З ним погоджується К. А. Флейшиц, яка також стверджує, що відповідальність у цьому випадку загалом не є відповідальністю за поведінку володільця ДПН. Для такої відповідальності потрібно, щоб шкоди було завдано не поведінкою володільця ДПН, а дією ДПН, яким володілець користується в тій чи іншій діяльності [23, с. 71].

Прихильник цієї теорії С. М. Приступа зазначав, що суд, розглядаючи майнові спори внаслідок завдання шкоди ДПН, із усієї маси взаємопов'язаних явищ повинен виділити таке явище, яке становить причину виникнення шкоди, відшкодування якої вимагає потерпілий. При цьому необхідно виходити не з ймовірності, а із достовірності, критерієм якої є практична діяльність людини [26, с. 25]. Таким чином, на думку науковця, вчення про причинність у зобов'язанні із завдання шкоди ДПН повинно обґрунтовуватися діяльністю організації або окремих громадян, які здійснюють експлуатацію цього джерела, оскільки завдання шкоди в цьому випадку — це завжди результат цієї діяльності. У зв'язку з цим, відповідальність за таку шкоду несуть володільці цього джерела, як за дії, що створили реальну можливість завдання шкоди, незалежно від тих чи інших сторонніх факторів [26, с. 25].

На нашу думку, викликають деякі заперечення вищезазначені міркування про причинність у зобов'язаннях внаслідок завдання шко-



ди ДПН. Причиною настання шкідливого наслідку є не лише діяльність людини, а також прояв шкідливих властивостей матеріальних об'єктів. Саме через прояв таких шкідливих властивостей матеріальних об'єктів завдається шкода. Тому повністю відкидати ще два ланцюги зв'язків не можна.

Враховуючи те, що для кваліфікації зобов'язання внаслідок завдання шкоди взаємодією транспортних засобів ознаки підвищено небезпечної діяльності мають настільки важливе значення, як і шкідливі властивості таких транспортних засобів, як ДПН, вважаємо за необхідне виділити такі основні ланцюги причинно-наслідкового зв'язку: між діяльністю особи та настанням шкоди; між діяльністю особи та транспортним засобом, оскільки шкода завдається особою не безпосередньо, а через транспортний засіб; між кількома транспортними засобами; між транспортним засобом та шкодою, а також між проявом шкідливих властивостей транспортного засобу та настанням шкоди. При цьому вважаємо, що найбільш наближеною до шкоди «природною (фізичною, механічною)» причиною повинна бути дія транспортного засобу, а решта факторів повинні виступати в якості «причин причини».

Особливості зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів, полягає в тому, що в разі її завдання іншій особі має місце спільне завдання шкоди.

Щодо ознак спільного завдання шкоди в юридичній літературі немає єдиної думки. Найбільш поширеною в науковій літературі є концепція широкого застосування спільного завдання шкоди. Вона полягає в тому, що для визнання завдання шкоди кількома особами спільним достатньо встановити наявність об'єктивного зв'язку між завдавачами.

Прихильники цього підходу виділяють дві ознаки спільного завдання шкоди:

- 1) причинний зв'язок між діями кількох осіб і настанням шкоди;
- 2) шкода як єдине ціле, спільний і неподільний наслідок дій співзавдавачів [23, с. 154].

Відповідно спільне завдання, на думку представників широкого підходу, характеризується лише з об'єктивної сторони, при цьому для кваліфікації дій співзавдавачів зовсім не потрібна їх одночасність. Ознаки суб'єктивної сторони правопорушення, як вважають вищезазначені вчені, не відіграють особливої ролі. Не потрібно, щоб дії завдавачів були об'єднані умислом, єдиною метою. Дії обох завдавачів шкоди можуть бути винними (у будь-якому поєднанні форм вини) або невинними, дії одного із завдавачів шкоди можуть бути винними, а іншого – невинними. Головним є те, щоб шкода становила спільний і неподільний наслідок, причинно пов'язаний із діями кількох осіб – співзавдавачів. Якщо наслідок не єдиний, а становить механічне поєднання в одну сукупність наслідків, спричинених самостійними діями кожного із кількох осіб, то солідарності не буде.



Слід зазначити, що деякі науковці висловлюють інші міркування щодо ознак спільного завдання шкоди. Так, на думку М. І. Коняєва, враховуючи специфіку діяльності, що становить підвищену небезпеку, для застосування норми про відповідальність за спільне завдання шкоди необхідна одночасність дій двох і більше джерел, що створюють взаємну небезпеку [17, с. 10].

Дещо іншу позицію зайняв О. О. Красавчиков, на думку якого солідарна відповідальність може бути встановлена лише тоді, коли володільці ДПН діяли в одній «суб'єктивній площині», тобто були або обидва винні, або обидва невинні. Різнобічність (у цьому розумінні) поведінки співзавдавачів, як зазначає науковець, є підставою для виключення солідарності [24, с. 175].

Уперше дається роз'яснення судам щодо сутності спільного завдання шкоди Пленумом Вищого спеціалізованого суду України у постанові № 4 від 1 березня 2013 р. [27]. Так, під спільним завданням шкоди необхідно розуміти завдання неподільної шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями або діями з єдністю наміру (п. 8 цієї постанови) [27]. Це означає, що завдання шкоди вважається спільним за двох умов:

- 1) наявність неподільної шкоди;
- 2) завдання шкоди взаємопов'язаними, сукупними діями.

При цьому спільним необхідно визнавати завдання шкоди як за наявності умисної вини співзавдавачів, відсутності вини співзавдавачів, а також за наявності вини одного співзавдавача та відсутності вини іншого співзавдавача шкоди. Це зумовлено тим, що норма, яка міститься у ч. 2 ст. 1188 ЦК України, розрахована на випадок завдання неподільної шкоди кількома особами незалежно від їх вини.

У цій постанові також дається роз'яснення судам щодо розуміння категорії «інша особа», до якої включаються пасажери, пішоходи (ч. 3 п. 8) [27]. Тобто для кваліфікації цивільно-правової відповідальності згідно з ч. 2 ст. 1188 ЦК України шкода може бути завдана взаємодією кількох транспортних засобів як пішоходам, так і пасажиром цих транспортних засобів.

Слід зазначити, що судова практика займає досить неоднозначну, а часом й суперечливу, позицію при розгляді подібної категорії справ. Деякі суди намагаються покласти всю відповідальність за завдану шкоду іншим особам лише на винного володільця ДПН, хоча в разі завдання шкоди іншим особам відповідальність настає незалежно від вини їх володільців [28].

Набагато складніше встановити причинно-наслідковий зв'язок у випадках, коли наслідок не слідує безпосередньо за протиправними діями або коли шкода спричинена діями не однієї особи, а низки факторів і обставин. Наприклад, внаслідок зіткнення двох автомобілів виникла ланцюгова реакція, внаслідок цього постраждали пасажири третіх, четвертих, п'ятих та інших транспортних засобів. У цьому випадку первісне явище (зіткнення двох автомобілів) спричинило наступне явище і буде становити причину настання шкідливих наслідків. Необхідно встановити кожний ланцюг у механізмі причин щодо



предмета виникнення шкоди. Якщо ж віднайти справжню причину за об'єктивними обставинами буде складно або неможливо, то шкода буде відшкодовуватися усіма володільцями ДПН солідарно.

На нашу думку, володільці транспортних засобів, які випадково опинилися в таких умовах, якщо їх дії не могли завдати шкоди, але формально факт взаємодії транспортних засобів мав місце (наприклад, доторкнулися передній і задній бампери двох автомобілів), не повинні нести цивільно-правову відповідальність перед іншими особами. Як правильно зазначав М. М. Агарков, суд повинен відповідно до обставин кожного окремого випадку встановити, чи був причинний зв'язок достатній для того, щоб можна було покласти відповідальність. Спроба встановити достатній причинний зв'язок наперед буде невдалою, як методологічно порочна. Однак це ще не означає, що не можна вказати суду той напрямок, якому він повинен слідувати [29, с. 70].

Таким чином, вищезазначене свідчить про те, що розглянута проблема є давньою та неоднозначно важливою, що не завжди передбачає однозначні висновки при вирішенні цих питань.

Сфера людської діяльності у процесі пізнання, зокрема при встановленні вини і причинно-наслідкового зв'язку володільців транспортних засобів, досить відносна. Деякі фактори, як ступінь вини, неможливо за об'єктивних обставин абсолютизувати. Інколи неможливо довести й наявність вини. Досить часто зустрічаються випадки очевидної вини одного володільця та відсутність такої в іншого.

Встановлюючи солідарну відповідальність їх володільців, зобов'язуючи застосовувати ч. 2 ст. 1188 ЦК України, на нашу думку, несправедливо ігнорується вина і причинний зв'язок при конкретних обставинах як важливих складових цивільного правопорушення. Водночас така законодавча позиція порушує принцип справедливості щодо інтересів невинного володільця транспортного засобу, на якого покладається обов'язок відшкодувати шкоду, завдану іншим особам.

На нашу думку, для виникнення зобов'язань із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів, мають значення такі причинно-наслідкові зв'язки:

- 1) прямиий (безпосередній) зв'язок, тобто зв'язок між діяльністю особи, пов'язаною із транспортним засобом і шкідливим наслідком;
- 2) необхідний зв'язок, оскільки шкідливий наслідок настає внаслідок прояву шкідливих властивостей транспортного засобу в русі;
- 3) випадковий зв'язок, оскільки шкідливий наслідок спричиняється взаємодією кількох транспортних засобів.

Специфіка таких зобов'язань полягає в необхідності встановлення додаткових ланцюгів причин. Так, у разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів необхідно встановити наявність зв'язку між кількома транспортними засобами. А в разі завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох транспортних засобів іншим особам необхідно встановити такі додаткові зв'язки: між кілько-



ма транспортними засобами; між кількома транспортними засобами та шкідливим наслідком для інших осіб.

### Список використаних джерел

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 461.
2. Про узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у 2010 – 2011 роках : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 30.03.2012 р. № 2. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://goo.gl/2H92i9> (дата звернення: 10.05.2018).
3. Гражданское право : в 3 ч. / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М. : Проспект, 1997. Ч. 2. 784 с.
4. Кофман В. И. Границы юридически-значимого причинения. *Известия высших учебных заведений: Правоведение*. 1960. № 3. С. 45–58.
5. Трайнин А. Н. Вопрос о причинной связи в социалистическом уголовном праве. *Советское государство и право*. 1951. № 5. С. 24–33.
6. Кофман В. И. Основные вопросы причинной связи в свете общей проблемы гражданской ответственности. *Вестник Ленинградского университета*. 1950. № 10. С. 111–125.
7. Шварц Х. И. Обязательства из причинения вреда / под ред. В. А. Рясенцева. М., 1954. 39 с.
8. Дурманов Н. Д. Общие основания учения о причинной связи. *Вопросы уголовного права*. Сб. 1. 1944. С. 46–54.
9. Русу С. Д. Делікти в цивільному праві. Хмельницький : Вид-во НАПВУ, 2001. 164 с.
10. Гринько С. Д. Причинно-наслідковий зв'язок як об'єктивна умова виникнення деліктних зобов'язань в Україні. *Університетські наукові записки*. 2010. № 2. С. 66–79.
11. Анисимов С. Ф. Соотношение категорий закона, причинности, необходимости и случайности. *Вопросы философии*. 1955. № 6. С. 47–56.
12. Иоффе О. С. Обязательственное право. М. : Юрид. лит., 1975. 872 с.
13. Лесько Ю. В. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Х., 2017. 24 с.
14. Собчак А. А. О понятии источника повышенной опасности в гражданском праве. *Известия высших учебных заведений: Правоведение*. 1964. № 2. С. 144–147.
15. Смирнов В. Т., Собчак А. А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. Л. : Изд-во ЛГУ, 1983. 152 с.
16. Загоруйко А. И. Обязательства по возмещению вреда, причиненного субъектами гражданского права. Х. : Консум, 1996. 112 с.
17. Коняев Н. И. Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда источником повышенной опасности : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 1966. 15 с.
18. Болдинов В. М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. СПб. : Юридический центр Пресс, 2002. 372 с.
19. Гринько С. Д. Шкода як умова виникнення деліктних зобов'язань за до революційним правом України: порівняльно-правовий аналіз. *Приват-*





- не право і підприємництво*. 2011. Вип. 11. К. : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва АПрН України, 2011. С. 31–35.
20. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закон України від 23.09.1999 р. № 1105–XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 46–47. Ст.403.
21. Порядок проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 р. № 1232. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://goo.gl/CSQfqZ> (дата звернення: 10.05.2018).
22. Ярошенко К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда. М. : Юрид. лит., 1977. 79 с.
23. Флейшиц Е. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения. М. : Гос. изд-во юрид. лит., 1951. 239 с.
24. Красавчиков О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М. : Юрид. лит., 1966. 198 с.
25. Антимонов Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. М. : Госюриздат, 1952. 295 с.
26. Приступа С. Н. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. Х. : Юрид. ин-т, 1986. 30 с.
27. Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://goo.gl/dsVs4p> (дата звернення: 10.05.2018).
28. Про узагальнення судової практики розгляду судами цивільних справ про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, у 2010–2011 роках : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 30.03.2012 р. № 2. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL : <https://goo.gl/hLNb7a> (дата звернення: 10.05.2018)
29. Агарков М. М. Обязательства из причинения вреда (действующее право и задачи Гражданского кодекса СССР). *Проблемы социалистического права*. 1939. № 1. С. 55–74.

*Рекомендовано до друку кафедрою цивільного права та процесу  
Хмельницького університету управління та права  
(протокол № 10 від 23 травня 2018 року)*

Надійшла до редакції 28.05.2018



### **Kostiashkin, I. O. Cause and Effect Relationship between Harm and Activities of the Person Connected with the Vehicle as a Condition of Emergence of Liabilities**

*In article, the author determined the legal nature of cause and effect relationship as conditions of emergence of liabilities on indemnification. The author proved ambiguity of court practice in case of establishment of a causal relationship that is caused by a cause of damage, consequences of interaction of vehicles as sources of enhanced danger, availability of events or actions between the activities of the person connected with the vehicle and a harmful consequence which are strangers at will of the direct cause of harm. The author proves that characteristic of liabilities on indemnification, caused owing to interaction of several vehicles as from the theoretical, and practical point of view, the theory of direct and indirect causal relationships is. The author proved that a problem of establishment of a causal relationship as conditions of liabilities on indemnification is determination of the reason of approach of a harmful consequence, depending on three factors: the increased dangerous activities of owners of sources of enhanced danger, behaviour of the owner of such source and its specific action. In article the author allocates the following main chains of cause and effect relationship: between activities of the person and approach of harm; between activities of the person and the vehicle as harm is done by the person not directly, and through the vehicle; between several vehicles; between the vehicle and harm and also between manifestation of harmful properties of the vehicle and approach of harm. The author proved that features of liabilities on indemnification, caused owing to interaction of several vehicles, are that in case of its drawing to other person, general harming takes place. The author proves it that for the emergence of liabilities on indemnification caused because of interaction of vehicles direct, necessary and accidental causes and effect relationships matter.*

**Keywords:** source of enhanced danger, cause and effect relationship, vehicle, indemnification, owner.

