Abstract

METHODS OF SELF-CONTROL OF LABOUR PROTECTION

I. Dumenko, S.Buka

Considered problems of studies and self-control of workers of agriculture on a labour protection. Offered methods of self-control of farmers and individual workers of agroindustrial complex.

УДК 351.78

ОСОБЛИВОСТІ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ,ЗАПОДІЯНОЇ ДЖЕРЕЛОМ ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ.

Таран Ю.С., асист.

Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

В статті розглянуто особливості правового регулювання відшкодування шкоди, заподіяної автотранспортним засобом як одним із видів джерел підвищеної небезпеки, проаналізоване поняття "володілець джерела підвищеної небезпеки". В результаті розгляду запропонована доцільність заміни терміну "володілець джерела підвищеної небезпеки" для визначення суб'єкта даного зобов'язання, терміном "заподіювач шкоди".

Ключові слова .Володіння, володілець джерела підвищеної небезпеки, умови виникнення відповідальності за шкоду, заподіяну автотранспортним засобом, моральна шкода.

Мета статті полягає в визначенні особливостей відшкодування шкоди, заподіяної автотранспортними засобами, на цій основі конкретизувати порядок вирішення низки спірних питань, що виникли в теорії цивільного права та практиці застосування правових норм, і розробити науково обґрунтовані рекомендації щодо розвитку та підвищення ефективності інституту деліктної відповідальності, зокрема за шкоду, заподіяну автотранспортними засобами як одного із видів джерел підвищеної небезпеки.

Актуальність теми. Останнім часом кількість автотранспортних засобів, на наших вулицях збільшується з кожним днем, що призводить до зростання ризику можливих та збільшення фактичних випадків дорожньо-транспортних пригод. Неможливість повного контролю експлуатації автотранспортних засобів з боку людини викликала необхідність віднести їх до джерел підвищеної небезпеки та приділити особливу увагу правовому регулюванню відповідальності за шкоду, заподіяну цим джерелом підвищеної небезпеки. Відшкодування шкоди, заподіяної автотранспортними засобами є актуальним питанням як в теоретичному, так і в практичному плані, про що свідчать велика кількість судових спорів. Тому правильне з'ясування всіх аспектів цієї

проблеми має надзвичайно важливе значення. Актуальність даної статті обумовлюється основним завданням будь-якої демократичної держави створити ефективну систему захисту прав і свобод людини.

На мою думку, в сучасний період бракує системних монографічних праць із загальнотеоретичних і прикладних проблем відшкодування шкоди, заподіяної автотранспортними засобами. Дослідженням даної теми займались такі відомі цивілісти як О.Л. Жуковська [4], А.І.Загорулько[5], О.О. Красавчиков[6], Г.Л. Пендяга [9] С.Н. Приступа[7], А.О. Собчак, В.Т. Смирнова [10] та інші.

Сьогодні правовідносини по відшкодуванню шкоди, заподіяної автотранспортними засобами, регулюються Цивільним кодексом України, постановою пленуму Верховного суду України від 21. 03. 1992 , № 6 "Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди», методикою товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів", затвердженою наказом Міністерства юстиції та фонду державного майна України від 24 .11.2003, № 142/5/2092 та постановою КМУ від 28.09. 1998 р. № 1175 "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів". Постанова Пленуму ВСУ від 31.03.1995 р. № 4 "Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди" (зі змінами та доповненнями).

Слід зазначити, підвищено небезпечним автомобіль стає лише в процесі його використання в людській діяльності саме як засобу пересування.

Особливість правил відшкодування шкоди, завданої автотранспортним засобом, полягає в наявності лише трьох умов для виникнення відповідальності: а) наявність шкоди;б) протиправна дія заподіювача шкоди;

в) наявність причино – наслідкового зв'язку**.** Слід зазначити, що у даних зобов'язаннях умовою відповідальності особи за створення небезпеки заподіяння шкоди є "подвійний" причинний зв'язок. По-перше, це причинний зв'язок між дією і небезпекою виникнення шкоди, по-друге, причинний зв'язок між створеною небезпекою і шкодою, що виникла. При цьому в рамках зазначеного причинного зв'язку, у свою чергу, необхідно встановити наявність причинного зв'язку між здійснюваної власником автотранспортного засобу діяльністю, що представляє підвищену небезпеку при використанні (експлуатації) цього матеріального об'єкта для оточуючих, і шкодою, що виникла, а також між поводженням особи, що безпосередньо використовувала даний автотранспортний засіб, і шкодою, що виникла. Особа, яка завдала шкоду автотранспортним засобом, відповідає й за випадкове її завдання, тобто без вини. Шкода відшкодовується незалежно від наявності або відсутності вини власника джерела підвищеної небезпеки.

Слід розрізняти поняття моральної та немайнової шкоди. Відмінність полягає між ними у тому, що під поняття "немайнова шкода" розуміють шкоду, заподіяну юридичній особі, тобто втрати немайнового характеру, що настали у зв'язку з приниженням її ділової репутації, посяганням на фірмове

найменування, товарний знак, виробничу марку, розголошенням комерційної таємниці, а також вчиненням дій, спрямованих на зниження престижу чи підрив довіри до її діяльності. Моральна ж шкода може бути завдана виключно фізичній особі, оскільки тільки вона як біопсихосоціальна істота здатна переживати моральні та фізичні страждання. Можливі випадки, коли в результаті тієї самої дії може виникнути одно часно як та, так і інша шкода, а зазіхання на немайнове благо тягне поряд з немайновою матеріальну шкоду і навпаки.

Моральна шкода полягає:

1) у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я ;

2) у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку з протиправною поведінкою щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів;

3) у душевних стражданнях, яких фізична особа зазнала у зв'язку зі знищенням чи пошкодженням її майна;

4) у приниженні честі та гідності фізичної особи, а також ділової репутації фізичної або юридичної особи.

В нормативних актах України немає чітко зафіксованих розмірів моральної шкоди, які б стосувалися правових відносин відшкодування моральної шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. На мою думку, чітко визначені критерії з цього приводу сприятимуть утвердженню засад змаганості учасників процесу та законності судових рішень.

Зіткнення автотранспортних засобів істотно відрізняється від інших випадків заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки. При заподіянні шкоди в результаті зіткнення має місце дія не одного, а як мінімум двох, а те й більше джерел підвищеної небезпеки. Це викликає труднощі в практиці вирішення майнових суперечок. Відповідно до статті 1188 Цивільного кодексу України при заподіянні шкоди в результаті зіткнення автотранспортних засобів у зв'язку з ушкодженням цих засобів, майнова відповідальність їхніх власників будується на загальних підставах, тобто за принципом вини, а саме: 1) шкода, заподіяна одній особі з вини іншої особи, відшкодовується винною особою; 2) при наявності провини тільки особи, якій заподіяна шкода, вона їй не відшкодовується; 3) при наявності провини всіх осіб, діяльністю яких була заподіяна шкода, розмір відшкодування визначається у відповідній частці залежно від обставин, що мають істотне значення. Якщо внаслідок взаємодії джерел підвищеної небезпеки була заподіяна шкода іншим особам, особи, які спільно заподіяли шкоду, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини[2,ст.1188].

На мою думку, до статті 1188 ЦК України треба додати норму, яка б зазначала, що шкода, заподіяна іншим особам внаслідок зіткнення автотранспортних засобів відшкодовується на загальних підставах з урахуванням вини. Я вважаю, що визначена мною пропозиція буде сприяти захисту та діяти максимально в інтересах потерпілого.

Обов'язок відшкодувати шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки,

законодавцем покладено на володільця джерела підвищеної небезпеки - юридичну особу або громадянина, що здійснюють експлуатацію джерела підвищеної небезпеки в силу права власності, повного господарського відання, оперативного управління або з інших підстав (договору оренди, довіреності тощо) [3,п.4].На мою думку, термін "володілець джерела підвищеної небезпеки" є не цілком вдалим.

Ведучі мову про володіння необхідно розрізняти «право володіння», як елемент права власності, і «володіння», як особливе (окреме) речове право.

Володіння містить два елементи: об'єктивний (фактичне володіння майном) і суб'єктивний (намір володіти ними для себе). У своїх основних характеристиках володіння нагадує право власності: суб'єктами володіння можуть бути ті ж особи, що можуть бути власниками; його об'єктом є майно, яке може стати об'єктом права власності. Разом з тим, ці дві категорії не можна плутати. Право власності являє собою вид прав на речі, виражає стан присвоєння майна. Володіння відображає фактичний стан речей, а не право на речі. Зміст володіння (посідання) полягає у можливості володіння, користування та розпорядження річчю. При цьому всі названі можливості трактуються як фактичні стани і не оцінюються як суб'єктивні права.

Відповідно до загального правила відповідальності за заподіяння шкоди, закріпленого в ст. 1166 ЦК України, заподіяна шкода підлягає відшкодуванню особою, яка її завдала. Іншими словами, коли протиправні дії цієї особи перебували в причинному зв'язку зі шкодою. Уявити, що суб'єкт може бути притягнутий до відповідальності за шкоду, заподіяна іншою особою, тільки лише на підставі приналежності йому права володіння автотранспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки, означає визнати, що зобов'язання тут виникає не із заподіяння шкоди, а із володіння небезпечним об'єктом. Згідно з ч.3 ст.1187 ЦК України повноцінним суб'єктом даного зобов'язання виступає особа, яка неправомірно заволоділа джерелом підвищеної небезпеки і заподіяла ним шкоду. Але ж вона не має ніяких правових підстав на володіння цим небезпечним об'єктом. І в цьому випадку вона відповідає перед потерпілим як заподіювач шкоди, а не як володілець джерела підвищеної небезпеки. Виходить, що одна й та ж норма ст. 1187 ЦК України застосовується на різних правових підставах. Відповідно до ч.4 статті 1187 «Якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом….. сприяла недбалість її власника (володільця), шкода, завдана діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, відшкодовується ними спільно, у частці, яка визначається за рішенням суду з урахуванням обставин, що мають істотне значення» [2, ст.1187]. У даному випадку три основні підстави відшкодування шкоди простежується тільки стосовно особи, що неправомірно заволоділа транспортним засобом. Щодо власника протиправною дією є передання джерела підвищеної небезпеки особі без правових підстав, яке не породжує причинного – наслідкового зв'язку з заподіяною шкодою, порушують об'єктивну сторону даного делікта та виключають можливість приєднання його до глави 82 Цивільного кодексу, що регламентує деліктне зобов'язання.

Висновки

1.Я вважаю, що є доцільною відмова від вживання терміну “володілець джерела підвищеної небезпеки” для визначення суб’єкта даного зобов’язання, замінивши його терміном "заподіювач шкоди". На мою думку, суб’єктом відповідальності за шкоду, заподіяну автотранспортним засобом повинна бути саме особа, яка керувала автотранспортним засобом під час ДТП. Я вважаю, що основним завданням кваліфікованих спеціалістів з приводу відшкодування моральної шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки, виступає обов’язок прослідкувати, щоб таке відшкодування плавно не втілювалось у безпідставне збагачення за рахунок помсти, а також щоб це не призводило до нового виникнення моральної шкоди вже у особі, що її компенсує.

2.Підсумовуючи, хочу підкреслити той факт, що володіння і розпоряджання транспортним засобом є досить відповідальною діяльністю, яка потребує хоча б базового рівня правосвідомості, інакше не уникнути неприємностей у ситуаціях від яких ніхто не застрахований. Отже, проаналізувавши вище викладене можна з впевненістю сказати, що опрацювання та дослідження такої важливої теми як відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки, несе позитивний заряд практичних навичок та дозволяє отримати нові знання.

Список використаних джерел

1. Конституція України /Із змінами внесеними згідно із Законом №2222-IV від 08.12.2004 р. К.: Велес, 2006. – 48 с.
2. Цивільний кодекс України: Офіційне видання. – Х.: Ксілон, 2007. - 405с. (зі змінами та доповненнями).
3. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами по відшкодування шкоди: Постанови Пленуму ВСУ від 27 березня 1992 р.№6 [Електронний ресурс] . – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
4. Жуковская О. Л.Возмещение вреда, причиненного источником повншенной опасности. — К., 1994. -200 с.
5. Загорулько А.І. Зобов’язання по відшкодуванню шкоди, що заподіяна суб’єктом цивільних правовідносин: автореф. дис…канд..юр.наук. – Х., 1995.- 25с.
6. Красавчиков О. А.Возмещение вреда, причиненного источником повншенной опасности.— М.,1966.-200 с.
7. Приступа С. Н. Ответственность за причинение вреда источником повншенной опасности : учеб. пособ. — Харьков, 1986. — 30 с.
8. Приступа С.Н. Возмешение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортних средств : автореф, дис. ... канд. юрид. наук. — Х., 1985. — 19 с.
9. Пендяга Г.Л. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки: автореф. дис…канд..юр.наук. – К.,2008.- 13с.
10. Смирнов В. Т., Собчак А. А. Понятие источника повьішенной опасности

// Советская юстиция. — 1988. — № 18. — С. 22. 11.Цивільне право України Академічний курс: Підручник: у 2 т./За ред.М.Я.Шевченко. Особлива частина – Х. Видав. Дім “Ін. Юре”, 2003. – 408 с.

Аннотация

ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ИСТОЧНИКОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Таран Ю.С.

В статье рассмотрены особенности правового регулирования возмещения вреда, причиненного автотранспортным средством как одним из видов источников повышенной опасности, проанализировано понятие "владелец источника повышенной опасности”. В результате рассмотрения предложена целесообразность замены термина " владелец источника повышенной опасности” для определения субъекта данного обязательства, термином “ причинитель вреда”.

Abstract

FEATURES COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY THE SOURCE OF INCREASED DANGER

J. Taran

In the article features of legal regulation of compensation of the damage caused by the vehicle as one of kinds of sources of increased danger are considered, the concept "the holder of a source of increased danger" is analysed. As a result of consideration the expediency of replacement of the term "the holder of a source of increased danger" for an establishment of the subject of the given liability, by the term "harm-doer" is offered.

УДК 631.371

СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГІЇ БІОМАСИ ДЛЯ ГАЗИФІКОВАНИХ ДВИГУНІВ

Дьяконов О.В., інж.

Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка

Обґрунтовано перспективу енергетичного використання біомаси для сільського господарства України.

Щорічно українське сільське господарство споживає 1,9 млн. т дизельного палива та 650 тис. т бензину. Для виробництва такої кількості