

НЕЩАСНИЙ ВИПАДОК ІЗ ВОДИЄМ НА ТРАНСПОРТІ: ХАРАКТЕРИСТИКА, СПІЛЬНІ ТА ВІДМІННІ РИСИ ІЗ НЕЩАСНИМ ВИПАДКОМ НА ВИРОБНИЦТВІ

ACCIDENT WITH A DRIVER ON A VEHICLE: CHARACTERISTIC, COMMON AND DISTINCTIVE FEATURES WITH AN ACCIDENT AT WORK

Кучма О.Л.,

д.ю.н., доцент, професор кафедри трудового права та права соціального забезпечення
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

У статті досліджуються умови, за яких подія може бути визнана нещасним випадком на транспорті; аналізуються ключові категорії: «час обслуговування поїздки» та «нещасний випадок на транспорті», розглядається судово-практична практика, виокремлюються спільні та відмінні риси нещасного випадку із водієм на транспорті та нещасного випадку на виробництві.

Ключові слова: час обслуговування поїздки, нещасний випадок на транспорті, нещасний випадок на виробництві, соціальне страхування, страхування, водії, страховий випадок.

В статье исследуются условия, при которых происшествие может быть признано несчастным случаем на транспорте, анализируются ключевые категории: «время обслуживания поездки» и «несчастный случай на транспорте», рассматривается судебная практика, выделяются общие и отличительные черты несчастного случая с водителем на транспорте и несчастного случая на производстве.

Ключевые слова: время обслуживания поездки, несчастный случай на транспорте, несчастный случай на производстве, социальное страхование, страхование, водители, страховой случай.

The article concludes that accidents at work and accidents with a driver on a vehicle are related to both general and partial; an accident with the driver on the vehicle is a kind of accident at work and has increased material security, since the victim receives an insurance sum in the insurance case – an accident in transport regardless of payments on state social insurance, social security and the order of compensation of losses.

It is also determined that the time of service of a trip is the length of departure for somewhere for a short time during which work is performed, functions related to the satisfaction of their requests, needs.

It is necessary to distinguish between the concept of “time of service of a trip” and “call service time” (for employees of medical teams), since in the time the given concepts are not completely identical: the time of service of a trip is part of the time of call maintenance.

Since the driver is insured only for the duration of the service of the trip, and the trip is inextricably linked to the transport on which it is carried out, it is obvious that an accident in transport can't be considered as if there is no causal link between transport and an accident.

Trial practice in case of compensation for damage caused by an accident in transport confirms the correctness of the drafting of an accident on transport even if the health damage occurred in the vehicle from contact with other things, which was facilitated by the movement of the vehicle.

Taking into account the above, the following conclusions are made in the article: an event may qualify as an accident in transport with a driver, provided that this event is an accident at work, occurred during the service of the trip and is related to the interaction with the vehicle.

Key words: time of service of a trip, accident in transport, accident at work, social insurance, insurance, drivers, insurance case.

Нині чи не найбільше нещасних випадків трапляється за участі транспортних засобів, під час яких отримують травми чи гинуть як пасажирів, так і водії. Держава здійснює превентивні заходи та передбачає надання матеріального забезпечення у разі настання дорожньо-транспортної пригоди. Так, на законодавчому рівні передбачена обов'язковість особистого страхування від нещасних випадків на транспорті як пасажирів, так і працівників транспортних підприємств, які безпосередньо зайняті на транспортних перевезеннях.

Питання матеріального забезпечення, страхування, охорони праці досліджували Т.А. Вахоньєва, М.І. Іншин, О.В. Тищенко, В.І. Щербина та інші науковці.

Проблема кваліфікації події страховим випадком (нещасним випадком на транспорті), що сталася із працівником транспортного підприємства, який безпосередньо зайнятий на транспортних перевезеннях, спонукає до подальших наукових досліджень.

Мета цієї статті полягає у визначенні умов, за яких подія, що містить ознаки страхового випадку, яка сталася із працівником транспортного підприємства, який безпосередньо зайнятий на транспортних перевезеннях, може бути визнана нещасним випадком на транспорті.

Відповідно до чинного законодавства особами, які є застрахованими від нещасних випадків на виробництві і професійних захворювань, є особи, які працюють на умовах трудового договору (контракту), цивільно-правового договору, на інших підставах, передбачених законом, на підприємствах, в установах, організаціях незалежно від форми власності та господарювання, зокрема в іноземних дипломатичних та консульських установах, інших представництвах нерезидентів або у фізичних осіб, а також обрані на виборні посади в органах державної влади, орга-

нах місцевого самоврядування та в інших органах, фізичні особи-підприємці, особи, які провадять незалежну професійну діяльність, члени фермерського господарства, якщо вони не належать до осіб, які підлягають страхуванню від нещасного випадку на інших підставах; учні та студенти навчальних закладів, клінічні ординатори, аспіранти, докторанти, залучені до будь-яких робіт під час, перед або після занять; під час занять, коли вони набувають професійних навичок; у період проходження виробничої практики (стажування), виконання робіт на підприємствах; особи, які утримуються у виправних закладах та залучаються до трудової діяльності на виробництві цих установ або на інших підприємствах за спеціальними договорами [1].

Разом з тим для деяких категорій застрахованих осіб передбачені додаткові гарантії. Однією із них є обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, яке регулюється Положенням, затвердженим Кабінетом Міністрів України від 14 серпня 1996 року № 959 (далі – Положення) [2].

Відповідно до Положення суб'єктами, які є застрахованими від нещасних випадків на транспорті, є, зокрема, працівники транспортних підприємств незалежно від форм власності та видів діяльності, які безпосередньо зайняті на транспортних перевезеннях (далі – водії), а саме: водії автомобільного, електротранспорту: машиністи і помічники машиністів поїздів (електровозів, тепловозів, дизель-поїздів); машиністи поїздів метрополітену, провідники пасажирських вагонів, начальники (бригадири) поїздів; поїзні електромонтери; кондуктори; працівники вагонів-ресторанів, водії дрезин та інших одиниць рухомого складу;

механіки (начальники) рефрижераторних секцій (поїздів);

працівники бригад медичної допомоги.

Водії вважаються застрахованими тільки на час обслуговування поїздки [2].

На практиці виникають труднощі щодо кваліфікації події, яка є нещасним випадком на виробництві, як такої, що є нещасним випадком на транспорті.

Аналізуючи нормативні джерела, доходимо таких висновків щодо особливостей визнання події нещасним випадком на транспорті:

а) застрахована особа має бути у статусі працівника та належати до категорій осіб, які в Положенні визначаються як водії;

б) застрахованою особою вважається тільки на час обслуговування поїздки;

в) подія має відбутись на транспорті.

Нещасний випадок на виробництві та нещасний випадок на транспорті мають спільні риси, які полягають у такому:

1. У обох випадках застрахована особа пов'язана трудовими відносинами із роботодавцем.

2. Одним із документів, який надає право на отримання матеріального забезпечення як у разі нещасного випадку на виробництві, так і нещасного випадку на транспорті, є акт про нещасний випадок, що стався із застрахованим водієм, за формою Н-1, що передбачена Порядком проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 року № 1232.

3. Страхувальником є роботодавець.

Разом з тим нещасний випадок на виробництві та нещасний випадок на транспорті мають і відмінні риси, які полягають у такому:

1. Суб'єктний склад застрахованих осіб-працівників від нещасного випадку на транспорті обмежується визначенням у Положенні колом категорій працівників транспортних підприємств незалежно від форм власності та видів діяльності, які безпосередньо зайняті на транспортних перевезеннях.

2. На відміну від страхування від нещасного випадку на виробництві, страхування від нещасного випадку на транспорті відбувається тільки на час обслуговування поїздки.

3. Страхувальником у страхуванні від нещасного випадку на виробництві є Фонд соціального страхування, страхувальником у страхуванні від нещасного випадку на транспорті є страхова компанія, яка має відповідну ліцензію на здійснення такого виду страхування та уклала із роботодавцем договір страхування.

4. Страхування від нещасного випадку на виробництві є одним із видів загальнообов'язкового державного соціального страхування, а обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є одним з видів страхування, які регулюються цивільним законодавством.

5. Для страхування від нещасного випадку на виробництві та нещасного випадку на транспорті передбачені різні механізми обрахунку страхових платежів та різні розміри страхових сум і порядок їх обчислення.

Аналізуючи спільні та відмінні риси, доходимо висновку, що нещасні випадки на виробництві та нещасні випадки із водієм на транспорті співвідносяться як загальне та часткове. Нещасний випадок із водієм на транспорті є складником нещасного випадку на виробництві, у разі настання якого водії має посилене матеріальне забезпечення, адже потерпіла особа отримує страхову суму за страховим випадком – нещасному випадку на транспорті, незалежно від виплат за державним соціальним страхуванням, соціальним забезпеченням та порядком відшкодування збитків.

Крім низки дискусійних положень щодо нещасного випадку на виробництві (що потребує окремого дослідження), які частково автоматично поширюються і на нещасні випадки на транспорті, є ще і положення, які стосуються тільки нещасних випадків на транспорті і також потребують дослідження. Зупинимося на двох із них.

У цій статті згадуються категорії, які впливають на кваліфікацію страхового випадку: «час обслуговування поїздки» та «нещасний випадок на транспорті».

Хоча ці категорії є визначальними для правовідносин із обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті, на нормативному рівні відсутнє визначення таких понять, що утруднює на практиці реалізацію своїх прав учасниками правовідносин.

З'ясуємо характеристики цих категорій.

Страхування водіїв тільки на час обслуговування поїздки зумовлює необхідність у визначенні часу початку та закінчення обслуговування поїздки.

З огляду на те, що водіями згідно з Положенням є різні працівники, до посадових обов'язків яких належать різні функції, наприклад, кондуктор, працівник бригади медичної допомоги, то і обслуговування поїздки, як і віднесення згаданих працівників до водіїв, є дещо умовним для деяких категорій (наприклад, працівник бригади швидкої допомоги під час поїздки з медичного закладу до пацієнта).

Словникова література визначає поїздку як виїзд куди-небудь на короткий час; коротку подорож [3].

Обслуговувати й обслуговувати, обслуговувати, обслужити – це: 1. Виконувати роботу, функції, пов'язані із задоволенням чий-небудь запитів, потреб. 2. Забезпечувати, налагоджувати роботу певних знарядь, машин, механізмів і т. ін. [4].

Час – це: 1. філос. Одна з основних об'єктивних форм існування матерії, яка виявляється в тривалості буття. 2. Тривалість існування явищ і предметів, яка вимірюється століттями, роками, місяцями, годинами, хвилинами і т. ін.; // мист. Один з трьох чітко визначених канонів єдності у творчому методі класицизму; // спорт. Тривалість пробігу, пропливу і т. ін. на певну дистанцію (в змаганнях або на тренуванні); // Послідовна зміна годин, днів, місяців, років і т. ін.; // Міра тривалості всього того, що відбувається, здійснюється; // Прийнятій країнами світу відлік тривалості за часовими поясами [5].

Аналізуючи ці визначення, доходимо висновку, що час обслуговування поїздки – це тривалість виїзду куди-небудь на короткий час за якого виконуються роботи, функції, пов'язані із задоволенням чий-небудь запитів, потреб.

Слід відмежовувати поняття «час обслуговування поїздки» від інших схожих понять, наприклад, «час обслуговування виклику» (для працівників бригад медичної допомоги), оскільки в часі ці поняття не повністю є тотожні: час обслуговування поїздки є складником часу обслуговування виклику.

Якщо, наприклад, працівник бригади медичної допомоги, приїхавши на виклик, травмувався на сходах будинку пацієнта, то ця травма буде кваліфікуватися такою, що пов'язана з виробництвом, отримана під час обслуговування виклику, але не під час обслуговування поїздки.

Суди під час розгляду справ у касаційній інстанції розглядають обслуговування поїздки і події, які можна кваліфікувати як такі, що сталися під час обслуговування поїздки таким чином.

«...ІНФОРМАЦІЯ_1 року з ОСОБА_6 стався нещасний випадок, пов'язаний з виробництвом, а саме падіння деревини з лісового під час завантаження, в результаті чого він помер.

Згідно з договором страхування об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з життям, здоров'ям та працездатністю водіїв ДП «Добрянське лісове господарство» під час обслуговування поїздки. Тобто дія цього договору розповсюджується на водіїв підприємства лише під час поїздки.

У порушення ст. ст. 213, 214, 315 ЦПК України суди на зазначені вимоги закону уваги не звернули і не врахували, що відповідно до п. 7 Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, страховим випадком може бути лише випадок, що стався з водієм безпосередньо під час перевезення, тобто під час керування транспортним засобом» [6].

«24 березня 2009 року ОСОБА_4 в стані алкогольного сп'яніння, керуючи автомобілем «ВАЗ-21101», НОМЕР_4 не впорався з керуванням та допустив зіткнення з припаркованим на узбіччі автомобілем «ВАЗ-210934-20» НОМЕР_5, біля якого в цей час перебував водій, витираючи від бруду вітрове скло автомобіля з метою забезпечення умов безпеки подальшого його руху, внаслідок чого він отримав середнього ступеня тяжкості тілесні ушкодження...»

Під обслуговуванням поїздки слід у такому разі розуміти наявність укладеного у будь-якій формі конкретного договору перевезення та фактичного здійснення перевезення конкретного пасажирів або пасажирів.

Знаходження транспортного засобу на узбіччі в очікуванні пасажирів не може вважатись обслуговуванням поїздки.

Судами встановлено, що на час ушкодження здоров'я позивач будь-яку поїздку не обслуговував, а здійснював приведення у чистий стан свого автомобіля, який стояв на узбіччі дороги.

За таких обставин висновки апеляційного суду щодо наявності підстав для сплати страхового відшкодування у зв'язку з настанням страхового випадку не відповідають нормам матеріального права, яке регулює зазначені правовідносини» [7].

Крім досліджених вже аспектів (особа має належати до категорії «водій» в розумінні Положення та випадок має статися під час обслуговування поїздки), важлива наявність причинно-наслідкового зв'язку між транспортом

та нещасним випадком. Оскільки водій є застрахований тільки на час обслуговування поїздки, а поїздка нерозривно пов'язана із транспортом, на якому вона здійснюється, очевидно, що нещасний випадок на транспорті не може вважатись таким, якщо відсутній причинно-наслідковий зв'язок між транспортом та нещасним випадком.

Відповідно до Положення, крім водіїв, застрахованими вважаються пасажирів з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки. Під час кваліфікації нещасного випадку таким, що стався на транспорті, в частині встановлення зв'язку з транспортним засобом застосовуються аналогічні підходи, як і до водіїв.

Судова практика під час розгляду справ щодо відшкодування шкоди, завданої внаслідок нещасного випадку на транспорті, підтверджує правильність складання акта про нещасний випадок на транспорті, навіть якщо ушкодження здоров'я настало в транспортному засобі від контакту з іншими речами, чому посприяв рух транспортного засобу.

«Судом встановлено, що ОСОБА_3 14 листопада 2012 року перебував у потязі № 167, який рухався сполученням Дніпропетровськ–Київ. Близько 19 год. 30 хв. під час руху потягу отримав опіки, внаслідок того, що на нього перекинувся стакан з окропом.

Отримання позивачем опіку тіла підтверджується актом, складеним 14 листопада 2012 року про нещасний випадок, який стався на залізниці із застрахованим пасажиром; копіями медичних документів» [8].

Враховуючи вищевикладене, доходимо такого висновку: подія може кваліфікуватись нещасним випадком на транспорті із водієм за умов, якщо ця подія є нещасним випадком на виробництві, настала під час обслуговування поїздки та пов'язана із взаємодією із транспортним засобом.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України: від 23.09.1999 р. №1105-XIV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1105-14>
2. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. №959. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF>
3. Словник української мови в 11 томах. URL: <http://sum.in.ua/s/pojizdka>
4. Словник української мови в 11 томах. URL: <http://sum.in.ua/s/obslughovuvaty>
5. Словник української мови в 11 томах. URL: <http://sum.in.ua/s/chas>
6. Ухвала: Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ: від 30.07.2014 р. №6-21326св14. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/39999187>
7. Ухвала: Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ: від 05.08.2012 р. №6-11770св12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/26092717>
8. Ухвала: Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ: від 29.01.2014 р. №6-48485св13. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/37018127>