

УДК 368.2(075.8)

Третьякова Г.М.,

Генеральный директор Украинской федерации страхования, м. Киев

НОВЫЙ ПОДХОД К КЛАСИФИКАЦИИ ДТП

Предложен новый подход к классификации дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: классификация, дорожно-транспортное происшествие, стейкхолдеры, кодекс.

Много лет три основных группы стейкхолдеров – политики, представители научных кругов и негосударственные общественные организации пытаются разными способами изменить законодательство и внедрить оценку стоимости жизни для уменьшения смертности на дорогах. Сегодня к ним присоединилась еще одна группа стейкхолдеров - государственные служащие.

Мы прекрасно понимаем, что без стейкхолдеров, как известно, никакие законодательные изменения не возможны.

Необходимо понимать, что если мы хотим поменять законодательство, то мы должны не только вести экономические дискуссии но и трансформировать их в политические лозунги и слоганы, которые политики могли бы использовать. Для решения проблемы необходимо вывести её на более высокий уровень.

Уважая и зная лично людей, которые много лет занимаются темой безопасности дорожного движения могу сказать, что мы практически не продвинулись, в том числе из-за стейкхолдеров от НГО и науки, в частности, юриспруденции.

В середине 70-х годов прошлого века возникла новая наука в юриспруденции, называется она «экономический анализ права» о которой сегодня в Украине не говорят. К сожалению, мне кажется, что украинской юриспруденции эта наука практически неизвестна, а она тесно связана с вопросами, которые нас волнуют.

Например, в одном из трех томов монографии Ричарда А. Познера «Экономический анализ права» описаны принципы подхода ко всем несчастным случаям, в том числе и ДТП.

В Европейской практике уголовное право применяется в пяти случаях:

Первый случай – преднамеренное нанесение ущерба, это все понимают.

Второе – уголовная ответственность за уклонение от налогов

Третье – угрожающие подготовительные акты (подготовка терактов, убийств)

Четвертое – деятельность, которая признана государством неправомерной (торговля наркотиками, оружием....)

Пятое – поведение, усложняющее применения права (бегство с места ДТП)

В иных случаях применение к несчастному случаю или другим вещам, криминального права европейское право не знает. Это значит, что если бы мы применяли эти принципы к нашей статистике ДТП, то получили бы следующее распределение ДТП по группам:

- Непредотвратимые
- ДТП по небрежности
- ДТП по взаимной небрежности
- ДТП, которые весьма вероятны, но без небрежности
- ДТП безрассудные
- ДТП преднамеренные
- ДТП злонамеренные

Исходя из этой классификации (принятой в гражданской практике), криминальное право применялось только к двум последним типам, ко всем остальным типам европейское право криминальную ответственность не применяет. Во всех остальных случаях применяется материальное право и это материальное право делится по двум принципам и следствием применения этих принципов и является эта самая стоимость жизни и размер компенсаций. Для приведения украинской практики к европейской нам необходимо менять гражданский и криминальный кодекс.

Необходимо определиться что выгоднее – вложить в безопасность дорожного движения или потерять жизнь. И вот это принцип небрежности, когда мы понимаем, что все должны применять меры предосторожности во избежание несчастного случая, он очень интересен, потому что в европейском праве ставится вопрос следующим образом: является ли соответствие дороги, например, среднего уровня безопасности, оправданием того, что на такой дороге средней безопасности гибнет человек. И как определить средний показатель безопасности? Когда должен применяться **принцип небрежности**? Понятно, что принцип небрежности, чаще всего в нашей практике должен применяться к Укравтодору. Потому что он должен обеспечивать этот принцип безопасности на дорогах, но он небрежно следит за тем, чтобы там не происходило ДТП и в этом случае он должен гасить материальный ущерб.

Что касается физического лица, то в европейской юриспруденции **применяется принцип строгой ответственности за использование неестественных технологий**. Автомобиль относится к неестественным технологиям, точно так же как использование взрывов или лифты, которые

перемещают людей, или строительные краны и так далее. То есть, это не естественная технология, она придумана человеком и он может просто используя эту неестественную технологию нанести ущерб жизни и здоровью любого гражданина, а не потому что он хочет намеренно нанести ущерб. Большая часть перечисленных ДТП не является преднамеренной или злонамеренной, а значит к этим ДТП нужно применять экономические (материальные) методы. Для чего? Потенциальный нарушитель должен понимать, что он заплатит больше, если он нанесет ущерб жизни и здоровью человека и ему дешевле ездить аккуратнее, а Укравтодору дешевле ремонтировать и вкладывать в безопасность дорог. Вот эти экономические подходы к юриспруденции привели к тому, что в Европе в середине прошлого века изменились подходы в криминально-уголовном праве, мы должны сделать тоже самое. И здесь в первую очередь дело за Министерством юстиции и научными силами в юриспруденции. Без изменений гражданского кодекса и вот этих принципов, вряд ли мы сможем что-то сделать.

Если мы начинаем использовать эти два принципа:

1) принцип небрежности то в этом случае нам необходимо иметь стоимость жизни как величину, которая дает нам возможность сравнить, что нам экономически выгоднее и когда Укравтодор пренебрег этим.

Есть формулы в юриспруденции и судебной практике, которые показывают, что если вероятность возникновения ДТП на каком-то участке велика и если туда не вкладываются деньги в безопасность, то в этом случае, в нашем варианте у Укравтодора, проявляет небрежность и следовательно он должен нести полную материальную ответственность. Для того что бы экономически оценить материальный размер ущерба применяется категория – стоимость жизни.

2) принцип строгой ответственности, например водитель, который был за рулем и не всегда виноват в нанесении ущерба применяется методика расчета размера компенсации, которая должна покрывать как материальные так и моральные потери человеку, которому нанесен ущерб.

Для стимуляции наших органов власти , которые много лет не внедряют описанные выше принципы рекомендую провокативный законопроект

В Австрии, ассоциации страховщиков Король много лет назад дал право выдавать номерные знаки. Так вот, для того чтобы спровоцировать государство менять систему безопасности, может быть НГО в Украине стоит спровоцировать такой законопроект который предоставит право ассоциации страховщиков выдавать номерные знаки и права. Может быть в этом случае, такой провокационный законопроект поможет простимулировать что-то в государстве.

Во время дискуссии о безопасности в нашем коллективе, у нас появилось много слоганов политического характера. Практически сегодня речь идет о том, что законодатель договаривается с нами как с будущими потенциальными жертвами ДТП.

Хочу озвучить один из них для использования.

Спросите у себя, кто вам нужен рядом? Мертвый или живой? И если вы ответите на этот вопрос, то вы поймете, что безопасность дорожного движения и вложение денег в безопасность, внедрение принципов строгой ответственности и принципов небрежности в юриспруденцию есть дело каждого гражданина нашего общества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Повзнер Р.А. Экономический анализ права. В 2-х книгах / Пер. с англ. А.А. Фофонова, под ред. В.Л. Тамбовцева. – СПб.: Экономическая школа, 2004. - Т.1 – 522 с.; Т.2 – 454 с.

Анотація.

Запропоновано новий підхід до класифікації дорожньо-транспортних пригод.

Ключові слова: класифікація, дорожньо-транспортні пригоди, стейкхолдери, кодекс.