

ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО КАК ИСТОЧНИК ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Бояр А. А.¹, Алешин Н. В.²

¹Бояр Анна Александровна / Bauer Anna Aleksandrovna - кандидат юридических наук, доцент;

²Алешин Никита Валерьевич / Aleshin Nikita Valerievich - магистрант,

направление: юриспруденция,

кафедра гражданского права,

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, г. Санкт-Петербург

Аннотация: *современный транспорт является носителем механической опасности искусственного происхождения, воздействующей на человека своей кинетической энергией и массой. В результате действия опасностей, связанных с использованием транспортных средств, возможны телесные повреждения различной тяжести и причинение имущественного ущерба. Жертвами аварий становятся водители, пассажиры и пешеходы. В статье рассматриваются основные аспекты использования транспортного средства, как источника повышенной опасности. Проводится анализ понятия «источник повышенной опасности», «дорожно-транспортное происшествие». Приведенная статистика подчеркивает актуальность исследования. Автором делаются основные выводы и даются рекомендации в рамках выдвинутой проблемы.*

Ключевые слова: *источник повышенной опасности, дорожно-транспортное происшествие.*

Как показывает практика, современные транспортные средства являются источником повышенной опасности, так как воздействуют на человека своей массой и кинетической энергией. Кроме того, в таких случаях возможны телесные повреждения различной степени тяжести, жертвами (водители, пассажиры, пешеходы), а также причинение имущественного ущерба [1, с. 84].

Как отмечает ряд исследователей настоящего вопроса, аварийность является общепризнанной социально-экономической проблемой во всем цивилизованном мире, которая затрагивает большинство стран. Так согласно данным Всемирной организации здравоохранения на планете каждые полминуты в результате ДТП погибает 1 человек. Таким образом, общее количество жертв за год составляет 1,2 миллиона человек и от 20 до 50 миллионов получают травмы различной степени [6, с. 39].

Ежегодно на территории РФ происходит около 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых порядка 27 тыс. человек погибает и 250 тыс. травмируются.

Подобная статистика во многом определяет актуальность настоящего исследования. Кроме того, за последние несколько лет наблюдается ужесточение требований, связанных с эксплуатацией транспортных средств, как источника повышенной опасности.

Более того ДТП наносят общественности достаточно серьезный социально-экономический ущерб. Всемирным банком подсчитано, что экономические потери, связанные с использованием транспортных средств, попадающих в ДТП составляют около 1/2 трлн. американских долларов в год. На уход за пострадавшими в результате дорожных инцидентов обходится в совокупности в 425 млрд. евро в год, что еще раз доказывает опасность использования тех или иных транспортных средств и обоснованность их отнесения к источникам повышенной опасности. В свою очередь, авторы статьи «Источники повышенной опасности и имущественные права граждан» Исмагилов Р. Ф., Курзенин Э. Б., Числов А. И. отмечают, что источники повышенной опасности - это некое собирательное понятие, которое объединяет вещи по не очень четкому критерию. В частности речь в данном контексте идет о повышенной опасности вещей для окружающих ввиду отсутствия над ними целостного контроля со стороны человека (в рассматриваемом нами конкретном случае водителя, машиниста и т.д.) [2, с. 109].

Правилами дорожного движения РФ определяется ДТП, как «событие которое возникло в процессе движения по дороге транспортного средства либо с его участием». При этом правилами регламентируется ряд условий, когда произошедший инцидент можно назвать ДТП, а именно:

- гибель или ранение людей;
 - повреждение транспортных средств;
 - повреждение сооружений, грузов либо причинение иного материального ущерба.
- Таким образом, для отнесения события к ДТП требуется наличие, как минимум трех условий:
- движение транспортного средства;
 - связь, произошедшего инцидента непосредственно с конкретным транспортным средством;
 - соответствие произошедшего инцидента, указанным выше требованиям (условиям) [3, с. 144].

При этом существует тонкая грань, которая требует тщательного анализа и индивидуального рассмотрения. Так, например, нельзя увязывать с ДТП и соответственно с эксплуатацией транспортного средства травмирование водителя во время ремонта при неподвижно стоящем автомобиле или внезапную смерть пассажира по причине сердечного приступа.

Все дорожно-транспортные происшествия можно подразделить на несколько видов:

- опрокидывание;
- столкновение;
- наезд на стоящее транспортное средство;
- наезд на препятствие;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на пешехода;
- наезд на животных;
- наезд на гужевой транспорт;
- иные ДТП.

Под опрокидыванием следует понимать событие, при котором автомобиль опрокинулся сам по себе без какого-либо столкновения либо наезда на препятствие. Как показывает практика, опрокидывание происходит из-за резкого торможения или маневрирования, выезда на скользкую обочину или дорожное покрытие, а также когда водитель теряет управление автомобилем. В данном аспекте, в особую группу риска входят водители внедорожников (джипов), которые при участии в ДТП имеют большую вероятность перевернуться из-за узкой колёсной базы и высокого центра тяжести автомобиля. Несмотря на то, что подобная конструкция достаточно оптимальна для езды по бездорожью, тем не менее более опасна при движении на высокой скорости по асфальтному покрытию.

Под столкновением следует понимать тип дорожно-транспортного происшествия, при котором между движущимися ТС возникает столкновение либо происходит столкновение с железнодорожным транспортом. С подобным видом ДТП также связаны столкновения движущихся ТС с внезапно становившимися (например, в результате каких-либо технических неисправностей и т.д.).

Под наездом на стоящее ТС следует понимать происшествие, когда движущийся автомобиль совершает наезд на ТС, полуприцеп или прицеп, которые находятся без движения.

Под наездом на препятствие предполагается, что ДТП происходит по вине ТС, которое наезжает на какой-либо неподвижный объект (столб, перила виадукта, ограждение, дерево).

Под наездом на пешехода следует понимать наиболее тяжелое ДТП с трагическим исходом, которое возникает когда ТС наехало на человека или он сам выскочил и натолкнулся на движущееся ТС либо выступающий груз, который данное ТС перевозит с одного места в другое.

Следующим ДТП следует считать наезд на велосипедиста. Данное происшествие возникает, когда сам велосипедист наталкивается на транспортное средство либо, когда автомобиль наезжает на данное ТС.

Наезд на животных предполагает, что результатом ДТП стал наезд на домашних или диких животных либо произошло лобовое столкновение с их участием. Условием признания данного происшествия следует считать причинение материального вреда людям либо наличие пострадавших людей.

Если ТС наехало на повозку или упряжку животных, которая движется с помощью животных, а также если последние сами совершили столкновение с ТС, то данный вид называется гужевым транспортом.

К прочим ДТП относятся все иные инциденты не подпадающие к перечисленным выше. Например, падение груза на сзади движущемся автомобиле, падение пассажиров с движущегося транспортного средства и т.д. [4, с. 54]

Таким образом, использование ТС, как источника повышенной опасности требует к себе большего внимания. Автором настоящей статьи приведена статистика, которая во многом доказывает выдвинутую точку зрения. Во многом снижать опасность призваны действующие технические регламенты и правила дорожного движения. В свою очередь, если происходит пренебрежение последними, то существующие опасности возрастают в разы.

Литература

1. Головизнин А. В. Некоторые аспекты ответственности за вред, причинённый источником повышенной опасности // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями, 2013. № 11-2.
2. Исмаилов Р. Ф., Курзенин Э. Б., Числов А. И. Источники повышенной опасности и имущественные права граждан // Правовое поле современной экономики, 2015. № 10.
3. Кононенко В. М., Притулина О. В. К вопросу об ответственности за вред, причинённый источником повышенной опасности // В сборнике: Фундаментальные и прикладные направления модернизации современного общества: экономические, социальные, философские, политические, правовые, общенаучные аспекты Материалы международной научно-практической конференции: в 4-х частях, 2015.

4. Кулаков В. В. Гражданско-правовая ответственность за вред, причинённый при использовании автомобильного транспорта // Российское государствоведение, 2015. № 2.
5. Майоров В. И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // Актуальные проблемы административной ответственности. Материалы VIII всероссийской научно-практической конференции, 2015.
6. Ярошенко К. Б. Защита граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (состояние законодательства и перспективы его совершенствования) // Журнал российского права, 2015. № 12 (228).