

Яшнова Светлана Георгиевна

канд. юрид. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

РАЗВИТИЕ УЧЕНИЯ ОБ ИСТОЧНИКЕ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ В РОССИИ

Аннотация: в статье отражены основные этапы становления учения об источнике повышенной опасности, которое вот уже более века является дискуссионным, приведены примеры статистических данных, высказаны предложения о применении мер государственного регулирования в вопросах защиты законных прав и интересов граждан.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, источник повышенной опасности, возмещение имущественного вреда.

В 2019 году на дорогах России зарегистрировано 164 358 дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП), в которых погибли почти 17 000 человек и более 200 000 получили травмы различной степени тяжести. От транспорта страдают сотни тысяч людей, из них десятки тысяч гибнут. Социально-экономические потери общества от дорожно-транспортных происшествий, по приблизительным оценкам, равны 2,5% ежегодного валового внутреннего продукта (далее ВВП), в Европе подобный ущерб оценивается в 5% от ВВП. Потери в денежном эквиваленте исчисляются сотнями миллиардов рублей в год, что сопоставимо со вкладом ВВП целых отраслей промышленности [8, с. 1].

Издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

К прямым относятся потеря транспортного средства, издержки служб эксплуатации дорог и эвакуации, медицинское обслуживание, страховые выплаты и так далее. К косвенным – выбытие человека из сферы производства, так как основная часть погибших и пострадавших в ДТП – это лица в возрасте от 20 до 40 лет, моральные издержки, потеря рабочего времени родственниками и мно-

гое другое. Так, например, по данным Центра стратегических исследований, стоимость человеческой жизни в России по состоянию на 2015 года составляла 4 500 000 рублей [1, с. 1].

Это реалии наших дней. А как же развивался российский институт возмещения вреда, причиненного транспортным средством?

Петром Первым еще в 1683 году был принят указ, ограничивающий скорость проезда по столице и запрещающий езду без возниц и на невзнузданных лошадях, а также внедривший ответственность за битье кучерами прохожих хлыстами, правила разъезда с правой стороны.

В 1730 году Анной Иоановной была установлена мера ответственности за несоблюдение скорости, предусматривающая возложение денежного взыскания, наказание розгами, ссылку.

В период правления Елизаветы Петровны был принят документ, регулирующий скоростной режим в Москве и запрет на давку пешеходов. Нормативно также было введено требование уступать дорогу, однако приоритетность движения не расставлялась. Положение касалось всех населенных пунктов России [7, с. 24].

В 1775 году Екатерина II подписала Манифест, который определил приоритетное право проезда.

Но данное правовое регулирование не исключило нарушений, следствием которых выступали ДТП, сопровождавшиеся причинением вреда жизни или здоровью их участников. В 1798 г. в Уставе Санкт-Петербурга на полицейских была возложена обязанность следить за неисправностью карет, колясок и саней [5, с. 69]. Это были первые требования к техническому состоянию транспортных средств.

Александр I впервые ввел нормативные акты, которые содержали правила надлежащего содержания городских улиц, шоссе, почтовых трактов, а в 1808 г. император подписал очередной указ, определяющий ответственность лиц за последствия несчастных случаев, если они происходили из-за нарушения скорости движения. Этим указом впервые в правовой практике России пред-

принята попытка определить отношения пострадавшего и виновного, ответственность последнего и форму возмещения ущерба. Для организации транспортных сообщений в России государем были введены в действие в 1831 г. первые и единые правила движения по шоссейным дорогам.

В 1845 г. было принято Уложение об уголовных и исправительных наказаниях [12, с. 174], в рамках которого был урегулирован аспект происшествий на транспорте, а также их различных последствий. В случае подобного происшествия на виновного налагался штраф и обязанность компенсировать понесенные убытки.

В законодательстве Российской империи в конце XIX столетия появляются нормы – прототипы соответствующих конструкций советских кодексов, содержащие признаки ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности. Это можно проследить в ст. 683 Свода законов гражданских, в ст. 92 Общего устава российских железных дорог, в приложениях к ст. 156 Устава о промышленности и др. [14, с. 13].

В соответствии со ст. 683 Свода законов гражданских владельцы железнодорожных и паровозных предприятий отвечали за вред, причиненный жизни или здоровью граждан, если не могли доказать, что несчастье произошло не по вине собственника предприятия и его агентов или вследствие воздействия непреодолимой силы.

В книге пятой проекта Гражданского уложения (1913 год) возложение повышенной ответственности предусматривалось ст.ст. 2621 и 2622. Статья 2621 проекта устанавливала ответственность за причинение смерти или телесное повреждение «вследствие опасностей, сопряженных с железнодорожным движением». Основаниями освобождения владельца железной дороги являлись: а) непреодолимая сила; б) непредотвратимое деяние лиц, не принадлежащих к составу служащих или рабочих железной дороги и в) «злой умысел или грубая неосторожность самого погибшего или пострадавшего». Статья 2622 говорила об ответственности в случае причинения кому-либо смерти или телесного повреждения «на фабрике, заводе или горном промысле вследствие каких-либо

опасных для жизни и здоровья условий данного производства, а равно в случае причинения кому-либо смерти или телесного повреждения при особо опасных строительных предприятиях, как-то: при сооружении туннелей, мостов, портов и т. п.». Условия ответственности «владельца предприятия» были те же, что и в ст. 2621 [2, с. 12–13].

Известно, что проект Русского гражданского уложения (далее проект РГУ) использовался при разработке Гражданского кодекса РСФСР (далее ГК РСФСР) 1922 года. Специальные деликты, предусмотренные в ст.ст. 2621 и 2622 проекта РГУ, были закреплены в ст. 404 ГК РСФСР. При этом очевидно, что появлению нового абстрактного понятия «источник повышенной опасности» мы обязаны стремлению разработчиков первого советского Гражданского кодекса к лаконичности: объем первого советского кодекса был в несколько раз меньше, чем 12-томный проект РГУ. Сходные деликты были объединены в одну статью, вследствие чего появилась необходимость закрепления за всеми повышено опасными объектами единого термина. Кроме владельцев «опасных предприятий», в перечень владельцев источников повышенной опасности, указанных в ст. 404 ГК РСФСР 1922 года, попали также субъекты виновной ответственности – лица, в ведении которых находятся машины, паровые котлы и другие опасные предметы, а также лица, в пользовании которых находится животное, в проекте РГУ данные позиции были отражены в ст.ст. 2635 и 2636.

Перечень субъектов ответственности – владельцев источников повышенной опасности в советском законодательстве содержался в ст. 404 ГК РСФСР 1922 года: это «лица и предприятия, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, как-то: железные дороги, трамвай, фабрично-заводские предприятия, торговцы горючими материалами, держатели диких животных, лица, возводящие строения и иные сооружения...» [9, с. 1]; в ст. 454 ГК 1964 года – «организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей...)» [3, с. 1].

Аналогичной была и формулировка части 1 статьи 128 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 года. Отличие было связано лишь с введением понятий «юридическое лицо» и «владельцы автотранспортных средств» [6, с. 1].

В настоящее время правовое регулирование возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, регламентировано ст. 1079 Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ), которая содержит перечень видов деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих. Таковой признается деятельность, связанная «с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т. п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.)». Кроме перечисления этих видов деятельности законодатель говорит об источнике повышенной опасности – некоем явлении, которым причиняется вред и которым можно владеть [4, с. 361].

Вопрос об ответственности владельца источника повышенной опасности достаточно подробно исследован в юридической литературе. Тем не менее в науке гражданского права до настоящего времени отсутствует единое понятие как источника повышенной опасности, так и объяснение того, чем вызвана более строгая ответственность владельца источника повышенной опасности за причиненный им вред. Теоретическая нерешенность этих проблем порождает определенные затруднения у судов, часто рассматривающих иски о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности.

Практически до 2003 года, до вступления в силу Федерального закона «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств», по мнению специалистов, реально возмещалось менее половины вреда, причиненного гражданам и организациям в результате ДТП. Новый закон смог разрешить многие проблемы возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью человека с участием автотранспортных средств как источников повышенной опасности, но вместе с новым законом появились и новые проблемы правоприменения.

менения, многие вопросы применения норм о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности, являются дискуссионными.

Безопасность дорожного движения в целом, предотвращение административных правонарушений и преступлений в сфере дорожного движения, в частности, на сегодняшний день являются первоочередной задачей Правительства Российской Федерации, поскольку имеют общенациональное значение. Развитие транспортной сферы сопровождается процессами роста автомобилизации общества. Так, по состоянию на 1 января 2019 г. в Российской Федерации зарегистрировано 51,8 миллионов единиц транспортных средств, обеспеченность легковыми автомобилями в среднем по России составляет почти 300 единиц на 1 000 жителей (для сравнения: 2015 г. – 283 ед., 2016 г. – 284, 2018 г. – 294 ед.) [11, с. 1]. В подобных условиях снижение количества ДТП и тяжести их последствий требует разработки и применения новых подходов к обеспечению безопасности дорожного движения. Для указанной цели разработана и реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», призванная сформировать основу для реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на различных уровнях, выявить и минимизировать риски безопасности дорожного движения [10, с. 1].

Несмотря на то что государством предпринимаются активные действия, направленные на борьбу с подобными негативными явлениями, связанными с восстановлением нарушенных прав граждан, ситуация в данной отрасли остается напряженной. В качестве первоочередной задачи государственного масштаба называется обеспечение неотвратимости наказания за совершенные правонарушения и преступления в области дорожного движения, а также обеспечение своевременной гарантированной защиты прав граждан, пострадавших в ДТП, для чего необходимо на законодательном уровне закрепить основные понятия, связанные с источником повышенной опасности.

Список литературы

1. Баженова Д.Н. Социально-экономические потери от дорожно-транспортных происшествий / Д. Н. Баженова // Евразийский научный журнал. – 2016. – №4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://journalpro.ru/articles/sotsialno-ekonomicheskie-poteri-ot-dorozhno-transportnykh-proisshestiiv/> (дата обращения: 05.04.2020).
2. Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности / В.М. Болдинов. – СПб.: Юрид. центр «Пресс», 2002. – 372 с.
3. Гражданский кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 11.06.1964, ред. от 26.11.2001) // Ведомости ВС РСФСР. – 1964. – №24. – Ст. 407 (утратил силу).
4. Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2. – 2-е изд., перераб. и доп. / В.В. Безбах [и др.]; отв. ред. В.П. Мозолин. – М.: Проспект, 2016. – 963 с.
5. Ковальчук О.В. Ретроспектива государственного регулирования безопасности дорожного движения в имперский период России (середина XVII века до 1917 года) / О.В. Ковальчук // Административное право и процесс. – 2016. – №2. – С. 69–72.
6. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик (утв. ВС СССР 31.05.1991 №2211-1, ред. от 26.11.2001) // Ведомости СНД и ВС СССР. – 1991. – №26. – Ст. 733 (утратил силу).
7. Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII – первой трети XX вв.: историко-правовой аспект: дис. ... канд. юрид. наук / И.В. Питеркин. – СПб., 1997.
8. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Государственная автоинспекция [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 02.04.2020).
9. Постановление ВЦИК от 11.11.1922 (ред. от 01.02.1949) «О введении в действие Гражданского кодекса Р.С.Ф.С.Р.» (вместе с «Гражданским кодексом Р.С.Ф.С.Р.») // СУ РСФСР. – 1922. – №71. – Ст. 904 (утратил силу).

10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. №1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Собрание законодательства РФ. – 2018. – №5. – Ст. 774.

11. Сколько автомобилей сейчас в России? Опубликована свежая статистика // Wroom.Ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/news/9216> (дата обращения: 04.04.2020).

12. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных // Российское законодательство X–XX веков. Т. 6: Законодательство первой половины XIX века / под общ. ред. О.И. Чистякова. – М.: Юридическая литература, 1988. – 527с.

13. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ (ред. от 02.12.2019) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2020) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – №18. – Ст. 172; Собрание законодательства РФ. – 2018. – №32 (ч. I). – Ст. 5076.

14. Францифоров А.Ю. Понятие общих условий возникновения обязательств вследствие причинения вреда / А.Ю. Францифоров, Ю.В. Францифоров // Юрист. – 2001. – №5. – С. 10–13.