

Защита граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (состояние законодательства и перспективы его совершенствования)

ЯРОШЕНКО Клавдия Борисовна, доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации
117218, Россия, Москва, ул. Большая Черемушкинская, 34
E-mail: civil@izak.ru

В целях повышения гарантии реального возмещения вреда, причиненного пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, предлагаются пути совершенствования норм Гражданского кодекса Российской Федерации, регулирующих деликтные обязательства. В связи с этим определяются особенности субъектного состава обязательств, возникающих вследствие причинения вреда источником повышенной опасности, раскрывается правовое значение «доверенности на право управления транспортным средством» как законного основания для определения надлежащих ответчиков по искам о возмещении вреда, обосновывается необходимость установить на законодательном уровне возможность привлечения к ответственности за причиненный источником повышенной опасности вред наряду с владельцем также лиц, виновными действиями которых создается повышенная вероятность возникновения вреда. Определяется правовая природа обязательств, сопутствующих деликтным.

Ключевые слова: источник повышенной опасности, субъектный состав деликтных обязательств, доверенность на право управления транспортным средством, обязательства, сопутствующие деликтным.

Protection of Individuals Who Fell Victims to Car Accidents (Current Legislation and the Way It Is to Be Developed)

K. B. YAROSHENKO, doctor of legal sciences, professor
The Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
34, Bolshaya Cheremushkinskaya st., Moscow, Russia, 117218
E-mail: civil@izak.ru

The article speaks of the ways and methods designed to perfect rules of the Civil Code of the Russian Federation relating to the compensation of damages caused by accidents. It defines specific features pertaining to the structure of obligations relating to the damage caused by a source of excessive danger. It explains the legal meaning of the power of attorney for driving as the basis to determine the proper defendant in legal claims for compensation. The author speaks of the need to establish all persons responsible for the damage caused along with the owner of the vehicle and to qualify them all guilty for the consequences.

Keywords: source of increased danger, subject structure of obligations, the power of attorney to drive a vehicle, elements of obligations, the relevant obligations.

DOI: 10.12737/16628

Официальная статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП)¹ свидетельствует о том, что движение на дорогах создает большую опасность для жизни и здоровья граждан. Только в 2014 г. на дорогах России погибло около 20 тыс. и ранено свыше 250 тыс. человек. В первом квартале 2015 г. произошло 14 778 столкновений автомобилей и 11 811 наездов на пешеходов. В результате гибели людей многие семьи лишаются кормильцев и соответственно средств к существованию, а в результате повреждения здоровья многие становятся инвалидами, утрачивают полностью или частично трудоспособность, а также нуждаются в медицинской помощи и реабилитации. Действующая система социальных мер (пенсии в связи с потерей кормильца и по инвалидности, пособия) не обеспечивает полностью материальные потери, связанные со смертью или утратой трудоспособности, а также затраты на лечение и реабилитацию потерпевших. Из всех видов ответственности, которые принято различать в науке права и которые не исключают, а дополняют друг друга², только гражданско-правовая ответственность призвана обеспечить имущественную защиту интересов граждан. В статье 1064 ГК РФ закреплен основополагающий принцип гражданской ответственности: вред, причиненный личности или имуществу гражданина, возмещается в полном объеме. С учетом опасности и вредности использования транспортных

средств в рамках гражданского законодательства разработаны определенные гарантии возмещения такого вреда. Прежде всего речь идет о введении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств³.

Однако страховые выплаты не всегда полностью компенсируют причиненный ущерб, поскольку в рамках обязательного страхования этого вида гарантируется возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, только в установленных законом пределах (ст. 3 Закона об обязательном страховании ответственности)⁴. Кроме того, обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется не на всех владельцев транспортных средств (см. п. 3 ст. 4 Закона об обязательном страховании ответственности); в ряде случаев возникновение ответственности за причинение вреда при использовании транспортного средства не относится к страховому риску по обязательному страхованию (п. 2 ст. 6 Закона об обязательном страховании ответственности). Во всех таких случаях возмещение вреда полностью либо частично (сверх страховой суммы) производится в соответствии с гражданским законодательством.

1. Защиту интересов потерпевших и реализацию принципа полного возмещения вреда гарантируют нормы гл. 59 «Обязательства вследствие причинения вреда» ГК РФ (деликтные обязательства). Одной из особен-

¹ В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» ДТП определяется как «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб».

² См.: Красавчиков О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М., 1966. С. 129.

³ Установлено Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — Закон об обязательном страховании ответственности).

⁴ В настоящее время страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении страхового случая обязуется возместить потерпевшему вред, причиненный жизни или здоровью, составляет 500 тыс. руб. (ст. 7 Закона об обязательном страховании ответственности).

ностей соответствующих норм является их императивность. Закрепленные общие правила деликтной ответственности могут быть изменены только в случаях, когда: 1) вред возмещается причинителем вреда, однако законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда; 2) вред возмещается в полном объеме, однако законом или договором может быть установлена обязанность причинителя вреда либо лица, на которого законом возложена ответственность за причинение вреда, выплатить потерпевшим компенсацию сверх возмещения вреда; 3) вред возмещается при наличии вины причинителя, вина которого презюмируется, и, следовательно, он сам должен доказывать отсутствие своей вины, однако законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя. Как видно, все указанные диспозитивные привязки внесены исключительно в интересах потерпевших. Именно поэтому деликтные обязательства считаются «охранительными».

Названные отступления от общих правил использованы при регулировании ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (являющейся источником повышенной опасности). В числе видов такой деятельности в первую очередь названо использование транспортных средств (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, возлагается, в отличие от общих правил, не на причинителя вреда (лицо, непосредственно управляющее транспортным средством), а на владельца⁵ соответ-

ствующего транспортного средства, в качестве которого могут выступать юридическое лицо или гражданин, владеющие источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании. Среди иных возможных законных оснований владения названы договор аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности. Приведенный перечень не исчерпывающий и допускает возможность существования и других оснований законного владения. Поскольку возложение обязанности по возмещению вреда на владельца источника повышенной опасности продиктовано целью обеспечить надлежащее техническое состояние соответствующих объектов (в том числе транспортных средств) и соответственно безопасность дорожного движения, с одной стороны, а также реально гарантировать материальную возможность возмещения причиненного вреда — с другой, определение фигуры владельца имеет первостепенное значение. Вместе с тем судебная практика, используя возможность по своему усмотрению определять законность основания владения источником повышенной опасности, допускает необоснованное расширение таких оснований.

В качестве примера можно привести позицию Верховного Суда РФ, изложенную в ответе на вопрос, кто является надлежащим ответчиком

№ 13 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья» было впервые сформулировано и само понятие владельца. Термин также активно обсуждался в правовой литературе (см., например: *Флейшиц Е. А.* Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения. М., 1955. С. 140 и след.; *Иоффе О. С.* Обязательственное право. М., 1975. С. 804 и след.; *Ярошенко К. Б.* Жизнь и здоровье под охраной закона. М., 1990. С. 66 и след.)

⁵ Термин «владелец источника повышенной опасности» на законодательном уровне появился лишь в действующем ГК РФ. Однако и до этого он широко использовался в судебной терминологии, а в п. 11 постановления Пленума ВС СССР от 5 сентября 1986 г.

по делам о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности (транспортным средством) в результате ДТП, в том случае, если управление им в присутствии законного владельца автомобиля осуществляло лицо, имеющее водительское удостоверение, но без доверенности, оформленной в установленной законом письменной форме. Со ссылкой на то, что ст. 1079 ГК РФ не содержит исчерпывающего перечня «законных оснований», было указано: «Лицо, управляющее автомобилем без письменной доверенности при наличии водительского удостоверения в присутствии собственника автомобиля или иного законного владельца, использует данное транспортное средство на законных основаниях. В таком случае надлежащим ответчиком по делам о возмещении вреда, причиненного транспортным средством, является лицо, управляющее автомобилем в момент ДТП, а не собственник или иной законный владелец источника повышенной опасности»⁶. Приведенная позиция предопределила направление судебной практики, хотя ее правомерность вызвала серьезные возражения. Дело в том, что в Правилах дорожного движения Российской Федерации⁷ доверенность на право управления рассматривалась не как основание законности передачи титула владения, а как документ, подтверждающий законность участия в дорожном движении в отсутствие владельца транспортного средства. Водитель, который не имел доверенности на право управления, не мог рассматриваться как владелец источника повышенной опасности только на том основании, что он управлял автомобилем в присутствии законного владельца. Отсутствие письменной доверенности исключает ответственность водителя вне зависимости от

⁶ Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2006. № 5. С. 30.

⁷ Утв. постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.

того, в присутствии или отсутствии владельца он управляет транспортным средством. Управление транспортным средством без доверенности на право управления в присутствии владельца исключает лишь привлечение водителя к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, но не является основанием для возникновения у него титула владения автотранспортным средством.

Ситуация, о которой идет речь, имела место до внесения изменений в Правила дорожного движения. В настоящее время доверенность на право управления, как и другие документы, подтверждающие право владения или пользования, или распоряжения транспортным средством (подп. 2.1.1 п. 2.1 Правил), исключены из перечня документов, которые участники дорожного движения обязаны иметь при себе и предъявлять по требованию сотрудников ГИБДД⁸. Это еще раз подтверждает ошибочность допущенного широкого понимания законности оснований перехода права владения транспортными средствами.

Для избежания подобных ошибок и установления единообразия в правоприменительной практике целесообразно было бы в ст. 1079 ГК РФ привести исчерпывающий (закрытый) перечень таких оснований и предоставить право устанавливать иные основания только законодателю.

При разработке перечня необходимо учесть, что особенностью действующего режима регулирования ответственности за причинение вреда деятельностью, создающей повышенную опасность, является широкая имплементация выработанных судебной практикой позиций в нормотворческий процесс. В нормах ранее действовавших гражданских кодексов РСФСР (ст. 404 ГК 1922 г. и ст. 454 ГК 1964 г.) перечень оснований для перехода

⁸ См. постановление Правительства РФ от 12 ноября 2012 г. № 1156.

титула владельца от собственника к другим лицам закреплен не был. В статье 1079 действующего ГК РФ фактически воспроизведен перечень, сформулированный в п. 11 постановления Пленума ВС СССР от 5 сентября 1986 г. № 13. В постановлении Пленума ВС РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни и здоровью гражданина» (далее — постановление Пленума ВС РФ № 1) в соответствующий перечень в качестве законного основания перехода титула владельца добавлен только договор проката (п. 19). Вместе с тем нет никаких сомнений, что таким основанием является любой договор, в соответствии с которым источник повышенной опасности по воле собственника переходит во временное владение другого лица. Так, владельцем становится лицо, которому транспортное средство передано собственником (носителем другого вещного права) во временное пользование или владение по любому договору (аренды⁹, хранения, перевозки, подряда, проката, безвозмездного пользования и т. п.).

Вторым основанием перехода титула владельца является доверенность на право управления транспортным средством, выданная его собственником. Это основание требует специального обсуждения, так как именно по поводу него в практике возникает много сложностей и противоречий.

Доверенность на право управления как документ, подтверждающий законность владения и пользования

⁹ В ГК РФ специально регулируются два договора аренды транспортных средств: аренда транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства (аренда с экипажем — ст. 632—641) и без предоставления соответствующих услуг (договор аренды без экипажа — ст. 642—649).

транспортным средством, имеет давнюю историю. Официально она была названа в административных актах, регулирующих правила дорожного движения, и требовала нотариального удостоверения¹⁰. Судебная практика восприняла эту доверенность в качестве основания законного перехода источника повышенной опасности во владение другого лица, признания его владельцем источника повышенной опасности и, соответственно, обязанным возмещать вред, причиненный потерпевшим в результате ДТП.

Нельзя отрицать, что термин «доверенность» употреблен в данном случае не совсем удачно. Доверенность в гражданско-правовом понимании подтверждает право представителя совершать юридические действия от имени представляемого, т. е. распоряжаться транспортным средством (определять его юридическую судьбу: продавать, дарить, сдавать в аренду и т. п.). Между тем доверенность на право управления является правоустанавливающим документом, подтверждающим передачу транспортного средства во временное владение и пользование другого лица. По своему содержанию такая доверенность близка

¹⁰ Доверенность на право управления была включена в перечень документов, которые должны были иметь при себе водители в случае, если машина принадлежала другому индивидуальному лицу (Правила дорожного движения СССР 1961 г.). В примечании к п. 13 Правил регистрации и учета автомототранспортных средств (утв. Приказом МВД СССР от 30 января 1975 г. № 20) было указано, что «в перечне документов, подтверждающих законность получения ими или приобретения транспортных средств для индивидуальных владельцев, договор дарения транспортных средств и доверенность на пользование ими, помимо нотариальных контор, удостоверяется также исполкомами Советов депутатов трудящихся, консульскими учреждениями и должностными лицами, указанными в статье 13 Закона СССР «О государственном нотариате»».

к договору безвозмездного имущественного найма.

Закрепление в действующем законодательстве в числе оснований перехода титула владельца доверенности на право управления (ст. 1079 ГК РФ) и одновременно упрощение ее формы (отказ от обязательного нотариального удостоверения) имело два последствия. Во-первых, совершенно определено можно было утверждать, что такая доверенность легально имеет двоякое значение: для административного права с точки зрения соблюдения Правил дорожного движения она служила подтверждением законности участия водителей в дорожном движении, а с точки зрения гражданско-правовой ответственности она подтверждала переход титула владельца к лицу, на имя которого выдана доверенность, и тем самым возникновение у него обязанности по возмещению причиненного в результате ДТП вреда. Во-вторых, замена нотариальной формы доверенности на простую письменную привело к значительному расширению сферы ее использования. Выдачей таких доверенностей оформлялись не только отношения по передаче транспортного средства во временное пользование, но и трудовые отношения, а также гражданско-правовые договоры на оказание водительских услуг. В практике дифференциация доверенностей зачастую не принималась во внимание и обязанность по возмещению вреда, причиненного потерпевшему в результате ДТП, во всех случаях возлагалась на водителя, управлявшего автомобилем на основании доверенности. Сложившаяся практика возложения ответственности за причиненный вред на лиц, оказывающих водительские услуги, не соответствует ни закону, ни интересам потерпевших, поскольку не обеспечивает возможность реального возмещения вреда. На ошибочность такого подхода было обращено внимание в определении Судебной коллегии ВС РФ еще в 2002 г.

при рассмотрении конкретного дела о возмещении вреда, причиненного в результате ДТП. Отменив все вынесенные по делу судебные акты и отправив дело на новое рассмотрение, Судебная коллегия, среди прочего, обратила внимание на то, что «доверенность на управление автомобилем в интересах собственника на постоянной основе с выплатой денежного вознаграждения за выполненную работу является формой организации трудовых отношений»¹¹. В постановлении Пленума ВС РФ № 1 по этому вопросу содержится более предметное и определенное разъяснение. Подчеркнуто, что лицо, в отношении которого оформлена доверенность на управление транспортным средством, признается его законным владельцем, если транспортное средство передано ему и он пользуется по своему усмотрению. Если же в обязанности такого лица входит лишь управление транспортным средством по заданию и в интересах лица, выдавшего доверенность, за выполнение которых он получает вознаграждение (водительские услуги), такая доверенность может являться одним из доказательств, подтверждающих наличие трудовых или гражданско-правовых отношений. Такое лицо не может считаться владельцем источника повышенной опасности (п. 20).

В настоящее время, как уже было отмечено, доверенность на право управления исключена из Правил дорожного движения. Следовательно, она сохраняет только одно, гражданско-правовое значение: лицо, на имя которого выдана доверенность, считается законным владельцем автотранспортного средства и несет ответственность за причиненный в результате ДТП вред. Однако и в этих условиях приведенное разъяснение в постановлении Пленума ВС РФ № 1 не утрачивает своего значения, поскольку такие дове-

¹¹ Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2002. № 4. С. 15—16.

ренности по-прежнему могут выдаваться в иных, чем это предусмотрено в ГК РФ, целях: для оформления отношений по использованию водительских услуг, с целью уклонения от ответственности самих собственников и др. Во многом этому способствует простая письменная форма доверенности.

Здесь уместно привести доводы, содержащиеся в пояснительной записке к проекту закона «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” и статью 5 Основ законодательства Российской Федерации о нотариате». В законопроекте предлагалось возвратиться к обязательной нотариальной форме доверенности на право управления транспортным средством в случаях, если собственником транспортного средства является физическое лицо. В пояснительной записке отмечалось, что необходимость нотариального удостоверения таких доверенностей и тем самым усиления контроля за передачей транспортных средств между гражданами вызвана состоянием борьбы с преступностью в сфере автобизнеса. Одним из основных факторов низкой раскрываемости этого вида преступлений является возможность передачи транспортного средства новому владельцу по доверенности на право управления. Это позволяет преступникам, завладевшим транспортным средством, выписав доверенность на право управления, беспрепятственно выехать в другой регион, где они легализуют и продают похищенное. Закон не был принят. Но, как полагаем, предложение о необходимости изменить форму доверенности на управление транспортным средством остается актуальным и не должно быть снято с повестки дня. Доверенность как документ, подтверждающий законность владения источником повышенной опасности, по-прежнему может быть использована в криминальных целях, а также в целях уклонения от ответственности за причиненный вред.

2. Закон предоставляет широкую защиту потерпевшим в ДТП и тогда, когда вред причинен лицом, противоправно завладевшим транспортным средством. В этом случае правонарушитель отвечает по тем же правилам, что и владелец источника повышенной опасности (п. 2 ст. 1079 ГК РФ). До последнего времени в судебной практике возникали трудности при определении лица, на которого должна быть возложена ответственность в ситуации, когда в противоправном завладении источником повышенной опасности участвуют несколько лиц. Так, при рассмотрении уголовного дела по обвинению группы лиц (четыре человека) в краже автомобиля и одного из них, который управлял автомобилем, дополнительно в наезде на пешехода и причинении ему телесных повреждений, были также рассмотрены требования потерпевшего о возмещении причиненного ему вреда. Все обвиняемые были осуждены за участие в краже автомобиля, а лицо, управлявшее угнанным автомобилем и совершившее наезд на пешехода, в том числе за причинение телесных повреждений. Требования потерпевшего были удовлетворены за счет лица, управлявшего автомобилем. Приговор суда в части решения по гражданскому иску был отменен и иск был передан на новое рассмотрение в гражданском судопроизводстве. Ошибка суда при рассмотрении иска заключалась в неправильном определении владельца источника повышенной опасности, который в силу закона должен нести ответственность за причиненный вред. В связи с этим особое значение для судебной практики должно иметь разъяснение, содержащееся в п. 24 постановления Пленума ВС РФ № 1, в котором применительно к названной ситуации указано, что владельцем источника повышенной опасности является вся группа и на всех ее участников должна быть возложена обязанность по возмещению вреда, независимо

от того, кто управлял транспортным средством в момент его причинения. Ответственность таких лиц должна быть солидарной, поскольку источник выбыл из обладания владельца в результате их совместных действий.

Вместе с тем выбытие источника повышенной опасности из обладания владельца в результате противоправных действий других лиц не всегда является безусловным основанием для освобождения титульного владельца от ответственности за причиненный вред. В статье 1079 ГК РФ предусмотрено, что при наличии вины владельца в противоправном изъятии источника из его обладания ответственность может быть возложена как на него, так и на лицо, противоправно завладевшее источником. Соответствующая норма направлена не только на защиту прав потерпевших, поскольку появляется еще один, при этом достаточно надежный источник для возмещения вреда, но и на стимулирование владельцев принимать необходимые меры для предотвращения краж и угонов автотранспортных средств. В приведенном разъяснении в качестве примера вины владельца в создании условий для угона транспортного средства приведены следующие обстоятельства: владелец оставил автомобиль на не охраняемой парковке открытым, с ключами в замке зажигания. Такой набор нарушений в совокупности может свидетельствовать о грубой неосторожности потерпевшего. Между тем следует иметь в виду, что гражданско-правовая ответственность наступает при любой форме вины: умысле, грубой неосторожности и простой небрежности. Поэтому для привлечения к ответственности владельца в рассматриваемой ситуации достаточно хотя бы одного такого нарушения, например оставил машину открытой даже на охраняемой парковке, не включил сигнализацию, оставил открытым окно автомобиля и т. п. Во всех случаях есть риск угона, который вла-

делец не должен допускать. Степень вины владельца имеет значение только при определении размера его доли в возмещении вреда.

Следует отметить, что норма, допускающая освобождение владельца транспортного средства от обязанности возмещения вреда в связи с противоправным изъятием у него источника повышенной опасности (п. 2 ст. 1079 ГК РФ), до последнего времени широко применялась в судебной практике также в ситуациях, когда ДТП произошло с участием лица, управлявшего транспортным средством в силу выполнения своих обязанностей по трудовому или гражданско-правовому договору, но использовавшего его в других целях (для удовлетворения своих личных нужд, для оказания возмездных транспортных услуг посторонним лицам и т. п.). Суды, рассматривая такие действия работника, как противоправное изъятие транспортного средства из обладания владельца, привлекали его к участию в деле в качестве надлежащего ответчика и возлагали на него обязанность по возмещению вреда. Такое положение сложилось в связи с ошибочным пониманием категории «противоправное завладение». В приведенных выше ситуациях речь идет не о противоправном завладении транспортным средством, а о его неправомерном использовании, что не может явиться основанием для освобождения владельца от ответственности¹².

3. В рамках настоящего исследования несомненный интерес представляют широко обсуждавшиеся в научной литературе на базе ранее действовавшего законодательства предложения о привлечении к ответственности за причиненный источником повышенной опасности вред, наряду с владельцами, иных лиц, виновными действиями кото-

¹² На некорректную подмену соответствующих категорий обращено внимание в постановлении Пленума ВС РФ № 1 (абз. 3 п. 19).

рых была создана обстановка, способствующая причинению вреда. Среди таких лиц фигурируют почти все те, действия которых и в настоящее время по статистике ГИБДД являются причиной ДТП. Это пешеходы, грубо нарушающие Правила дорожного движения; организации и службы, не обеспечивающие надлежащее состояние дорог; органы, отвечающие за работу средств автоматической регулировки дорожного движения, и т. п. При этом в споре не было единого мнения по поводу правовой природы таких обязательств, их места в общей системе обязательств, правовых оснований для возложения ответственности за причиненный вред на третьих лиц, формы совместной ответственности владельца и третьих лиц, источников их регулирования. Высказывались серьезные сомнения в том числе по поводу возможности возложения ответственности за причиненный источником повышенной опасности вред на третьих лиц в рамках действующего в то время ГК РСФСР 1964 г.¹³

В настоящее время законодатель, включив в состав обязательств, возникающих вследствие причинения вреда, специальную норму (п. 2 ст. 1079 ГК РФ), проблемы применения которой рассматриваются выше, как полагаем, поставил точку в решении всех спорных вопросов¹⁴. Де-

ло в том, что в регулируемой приведенной нормой ситуации в качестве владельца, обязанного в силу закона возместить причиненный вред, выступает лицо, противоправно завладевшее транспортным средством, а в качестве лица, создавшего повышенную вероятность причинения вреда, титульный владелец, виновно допустивший возможность изъятия источника из его обладания.

Таким образом, на законодательном уровне признана возможность возложения ответственности за причиненный источником повышенной опасности вред, наряду с владельцем, и на других лиц. В модель, созданную этой нормой, полностью вписываются и иные возможные случаи, когда причинению вреда источником повышенной опасности способствовали своими незаконными действиями (бездействием) другие лица. В приведенном случае речь идет о двух обязательствах по возмещению причиненного вреда: одно связывает потерпевшего с владельцем, а другое — с третьим лицом, создавшим условия для причинения вреда. Второе обязательство не является ни деликтным, ни самостоятельным. Соответствующие действия третьего лица сами по себе не относятся к вредоносным, они становятся таковыми только тогда, когда создают предпосылки для возникновения или увеличения повышенной опасности причинения вреда. Такое обязательство может возникнуть только как сопутствующее деликтному обязательству. Это специальное обязательство, целью создания которого является дальнейшее повышение правовой защиты интересов потерпевших. Цель, правовая природа и зависимость от другого обязательства предопределили их место в общей системе обязательств: такое обязательство требует специального регулирования в рамках деликтных обязательств, а точнее — обязательств, возникающих в связи с причинением вреда источником повышенной опасности. Основаниями

¹³ Обзор соответствующих точек зрения см.: Жуковская О. Л. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Киев, 1994. С. 102 и след.

¹⁴ Нужно отметить, что обязательство, урегулированное п. 2 ст. 1079 ГК, возникло и было признано судебной практикой намного ранее (см. п. 5 постановления Пленума ВС СССР от 23 октября 1963 г. № 16 «О судебной практике по делам о возмещении вреда» и п. 11 пришедшего ему на смену постановления Пленума ВС СССР от 5 сентября 1986 г. № 13. В пункте 2 ст. 1079 ГК РФ фактически на законодательном уровне закреплено разъяснение Пленума ВС СССР в последней его редакции.

для возникновения сопутствующего обязательства являются наступление вреда, причиненного источником повышенной опасности, противоправные и виновные действия лиц, создавших повышенную вероятность причинения вреда. Особенностью этого обязательства является то, что в его конструкции использована иная, чем в общих деликтах, категория причинной связи между действиями третьих лиц и наступившим вредом: она является не прямой (непосредственной), а опосредованной. Таким образом, иная форма причинной связи является единственной особенностью регулирования сопутствующих обязательств. Возможность наступления гражданско-правовой ответственности при отсутствии непосредственной причинной связи уже апробирована законодателем при определении субъектного состава в обязательствах вследствие причинения вреда источником повышенной опасности (на владельца

может быть возложена обязанность по возмещению вреда и при отсутствии какой-либо причинной связи между его действиями и наступившим вредом). Решен вопрос и о форме совместной ответственности. Такая ответственность должна быть долевой, поскольку в соответствии со ст. 1080 ГК РФ возложение солидарной ответственности допускается лишь при совместном причинении вреда.

Таким образом, в настоящее время имеется не только возможность, но и необходимость в целях повышения уровня защиты потерпевших и реального обеспечения полного возмещения им вреда, причиненного в результате ДТП, ввести в рамках деликтных обязательств специальную норму, устанавливающую ответственность любых лиц, виновных в создании повышенной вероятности причинения вреда при использовании транспортных средств и других опасных объектов.

Библиографический список

- Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2002. № 4; 2006. № 5.
Жуковская О. Л. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. Киев, 1994.
Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975.
Красавчиков О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М., 1966.
Флейшиц Е. А. Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения. М., 1955.
Ярошенко К. Б. Жизнь и здоровье под охраной закона. М., 1990.

Теория корпоративного права и новелла статьи 2 ГК РФ

УШНИЦКИЙ Рум Румович, кандидат юридических наук, доцент-исследователь кафедры гражданского права и процесса Северо-Восточного федерального университета им. М. К. Аммосова

677000, Россия, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, ул. Белинского, 58
E-mail: rum.ykt@mail.ru

Анализируется новелла статьи 2 Гражданского кодекса Российской Федерации о включении корпоративных отношений в предмет гражданского права. Делаются выводы о влиянии этой новеллы на основные вопросы теории корпоративного права: о гражданско-правовой природе корпоративных отношений; самостоятельном значении корпоративных отношений относительно обязательственных и вещных; выделении корпоративного права в самостоятельную подотрасль гражданского права. Поддерживается вывод о необходимо-