

Министерство образования и науки Российской Федерации
Государственное автономное образовательное учреждение высшего
профессионального образования «Южно-Уральский государственный
университет» (национальный исследовательский университет)
Факультет «Экономика, управление, право»
Кафедра «Конституционное, административное и муниципальное право»
Направление подготовки «Юриспруденция»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой,
д.ю.н., профессор
С.Г. Соловьев
« _____ » _____ 2017 г.

Проблемы теории и практики возмещения вреда, причиненного наземным
транспортным средством.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ЮУрГУ – 030900. 2016. 899. ВКР

Руководитель, доцент
кафедры КАиМП
С.С. Арсентьева
« _____ » _____ 2017 г.

Автор работы
студент группы МиЭУП–426
А.Г. Гузь
« _____ » _____ 2017 г.

Нормоконтролер
Зав. кафедрой ГПД, д.ю.н, доцент
Д.Б. Абушенко
« _____ » _____ 2017 г.

Министерство образования и науки Российской Федерации
Государственное автономное образовательное учреждение высшего
профессионального образования «Южно-Уральский государственный
университет (национальный исследовательский университет)»
Факультет «Экономика, управление, право»
Кафедра «Конституционное, административное и муниципальное право»
Направление подготовки «Юриспруденция»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Г. Соловьев
« ____ » _____ 2016 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента

Гузя Анатолия Григорьевича

Группа МиЭУП–426

1. Тема работы: «Проблемы теории и практики возмещения вреда, причиненного наземным транспортным средством», утверждена приказом по университету от 15.12.2016г. № 2195.

2. Срок сдачи студентом законченной работы 01.02.2017

3. Исходные данные к работе: научная, учебная и методическая литература по гражданскому праву, материалы правоприменительной практики, гражданское законодательство Российской Федерации.

4. Перечень вопросов, подлежащих разработке:

1) исследовать историю правового регулирования института деликтных обязательств;

2) рассмотреть особенности ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих;

3) исследовать проблемы правового регулирования отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств;

4) исследовать проблемы правового регулирования ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта.

5. Дата выдачи задания 24.10.2016 г.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

Наименование разделов выпускной квалификационной работы	Срок выполнения разделов работы	Отметка руководителя о выполнении (дата, подпись)
ГЛАВА 1 ИСТОРИКО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНСТИТУТА ДЕЛИКТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ	30.10.2016	
ГЛАВА 2 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ, СОЗДАЮЩЕЙ ПОВЫШЕННУЮ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩИХ	20.12.2016	
Введение. Заключение	26.12.2016	

Руководитель работы
Студент

_____ / С.С. Арсентьева /
_____ / А.Г. Гузь /

АННОТАЦИЯ

Гузь А.Г. Проблемы теории и практики возмещения вреда, причиненного наземным транспортным средством. – Миасс: ЮУрГУ, МиЭУП-426, 2017. – 99 с., библиогр. список – 130 наим.

Выпускная квалификационная работа содержит исследование вопросов, связанных с ответственностью за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. В представленной работе исследованы: история правового регулирования института деликтных обязательств; теоретические аспекты ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих; проблемы правового регулирования отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств; проблемы правового регулирования ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта.

В работе отражена актуальность выбранной темы, которая заключается в том, что тема сама по себе интересна, в настоящее время она исследуется известными учеными в области юриспруденции. Доказательством этого служит перечень использованных в работе научных статей по данной тематике. В то же время ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, не достаточно полно урегулирована, т.к. практическое применение данной ответственности нередко связано с рядом трудноразрешимых проблем.

Работа структурирована. Она состоит из введения, двух глав, включающих в себя четыре параграфа, заключения, библиографического списка.

В выпускной квалификационной работе поставлена цель, для достижения которой определены соответствующие задачи. Основной целью работы является совершенствование правового регулирования ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

Выполненная работа отличается новизной, поскольку выявленные в ней правовые пробелы исследованы комплексно. Результатом представленного исследования является формулирование предложений в действующие гражданское, уголовное и экологическое законодательство с целью их совершенствования.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	8
ГЛАВА 1 ИСТОРИКО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНСТИТУТА ДЕЛИКТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ	
§1.1 История правового регулирования института деликтных обязательств.....	13
§1.2 Теоретические аспекты ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих	27
ГЛАВА 2 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ, СОЗДАЮЩЕЙ ПОВЫШЕННУЮ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩИХ	
§2.1 Проблемы правового регулирования отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств.....	43
§2.2 Проблемы правового регулирования ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта.....	59
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	74
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	87

ВВЕДЕНИЕ

Современное человечество занято постоянным созданием и внедрением новой техники, технологий, материалов, постоянным поиском новых видов энергии, а также разработкой ранее неизвестных методов организации и управления производством. Постоянное стремление человека в рационализации, улучшении, обновлении техники и технологий закрепило в общественном сознании идеалы прогресса, представляющим собой непрерывный процесс открытия новых знаний. Технизация и индустриализация жизненного уклада общества значительно упростили жизнь человечества, но в то же время заставили законодателей и научную общественность обратить внимание на проблемы рисков и опасностей, непосредственно связанных с использованием и эксплуатацией различных видов энергии, механизмов, вредных и опасных веществ, которые не поддаются в полной мере контролю со стороны человека и в силу этого способны причинить существенный вред. Непрерывное усложнение техники и различных видов ее использования требует нового осмысления таких непростых понятий, как источник повышенной опасности, деятельность, создающая повышенную опасность для окружающих.

Желание человека использовать в своей деятельности объекты, полный контроль над которыми выходит за пределы его возможностей и способностей, например, наземные транспортные средства, непременно порождает риски, опасности и угрозы. Кроме того, эксплуатация транспортных средств как источников повышенной опасности порождает острые проблемы правового регулирования. Регулирование деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих, в случаях, когда традиционные принципы и условия возложения гражданско-правовой ответственности оказываются неэффективными либо применяются с

оговорками или ограничениями, вызывают необходимость в поиске новых форм, методов, моделей правового регулирования.

Однако правовая регламентация ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, нуждается в дальнейшем совершенствовании, т.к. практическое применение данной ответственности нередко связано с рядом трудноразрешимых проблем. Необходимость анализа проблем правового регулирования ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, определяет **актуальность** выпускной квалификационной работы.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы являются отношения по возмещению вреда в российском гражданском праве, причиненного наземным транспортным средством. **Предметом** исследования выступают теоретические аспекты, правоприменение и пути совершенствования ответственности за вред, причиненный транспортным средством.

Цель выпускной квалификационной работы заключается в совершенствовании правового регулирования ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством.

Поставленная цель обеспечивается в ходе решения следующих **задач**:

- 1) исследовать историю правового регулирования института деликтных обязательств;
- 2) выявить особенности ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих;
- 3) изучить правовое регулирование отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств;
- 4) изучить правовое регулирование ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта;

5) выявить пробелы и недостатки в законодательстве, регулирующем ответственность за вред, причиненный при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств, а также ответственность за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта;

5) выработать практические предложения, направленные на совершенствование законодательного регулирования ответственности за вред, причиненный автомобильным наземным транспортом.

В качестве **методов**, применяемых в данной выпускной квалификационной работе, можно выделить следующие: теоретический метод анализа и синтеза научной литературы; эмпирический метод изучения судебной практики и литературы, сравнения позиций различных авторов, сравнения норм права и судебных решений; формально-юридический метод, включающий описание норм права, выработку правовых понятий, анализ и обобщение судебной практики; исторический; статистический; формально-логический.

Теоретическую основу исследования составили труды таких ведущих ученых и специалистов в области гражданского, уголовно-процессуального и бюджетного права, как: О.С. Иоффе, О.Л. Жуковская, В.Г. Смирнов, Е.А. Суханов, А.С. Шевченко, Г.Н. Шевченко, Р.В. Халин, К.Б. Ярошенко, С.Г. Яшнова и другие.

Научная новизна выпускной квалификационной работы заключается в проведенном комплексном анализе нормативной базы, регулирующей ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, выявленных в ходе исследования пробелов и недостатков современного законодательства, снижающих эффективность применения такой ответственности, а также в выработанных конкретных предложениях по совершенствованию законодательства.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы заключается в предложениях по совершенствованию действующего законодательства, регулирующего отношения по возмещению вреда, причиненного транспортным средством, которые могут быть приняты во внимание в законотворческой и правоприменительной практике, а также в иных исследованиях проблем правового регулирования ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, а также за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации источников повышенной опасности.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав (по два параграфа), заключения и библиографического списка. Во введении обосновывается актуальность темы выпускной квалификационной работы, называются объект и предмет исследования, указываются цели, задачи и методы, а также научная новизна и практическая значимость работы. В первой главе рассмотрены историко-теоретические основы института деликтных обязательств: в первом параграфе рассмотрена история правового регулирования института деликтных обязательств, второй параграф освещает теоретические аспекты ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Вторая глава посвящена ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, в которую включены два параграфа, посвященные проблемам правового регулирования отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств, и правового регулирования ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта. В заключении делается обобщение, выявление правовых пробелов и недостатков в законодательстве, а также выносятся предложения по устранению недостатков. Библиографический список состоит из перечня использованных при

написании выпускной квалификационной работы законов и иных нормативных актов, судебной практики, учебников и учебных пособий, статей и научных публикаций.

ГЛАВА 1 ИСТОРИКО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНСТИТУТА ДЕЛИКТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

§ 1.1 История правового регулирования института деликтных обязательств

Правовое регулирование возмещения вреда, причиненного наземным транспортным средством, имеет непродолжительную историю, потому как напрямую связано с научно-техническим прогрессом. В процессе развития техники и технологий в начале XX века было выявлено то обстоятельство, что определенные виды деятельности человека могут быть опасны для окружающих. Поэтому институт возмещения вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, следует рассматривать в рамках института деликтных обязательств, являющихся одними из древнейших. В глубокой древности их санкцией была частная месть со стороны потерпевшего и его родичей. Но потребность в возмещении потерь и утрат, причиненных противоправными действиями, всегда стояла перед человечеством. Трудность в регулировании таких отношений и их полноценного развития вызвана последствиями таких действий, выражающихся в нанесении ущерба конкретному лицу или обществу. В целях успешного развития, упрочнения и стабилизации правовых отношений в обществе, реализации государственных гарантий получил свое развитие институт возмещения вреда.

В одном из древнейших судебныхников Древнего Вавилона Законах Хаммурапи¹ были закреплены нормы, предусматривающие наказание за причинение вреда жизни или здоровью гражданина. В основе лежал принцип «талиона» – равновозмездная ответственность. Мера наказания в этом случае воспроизводила вред, причиненный преступлением.

¹ Законы Вавилонского царя Хаммурапи. URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/hammurap.htm> (дата обращения: 09.09.2016).

Древнеиндийский сборник предписаний Законы Ману² закрепляли ответственность и размер таковой в случае причинения вреда здоровью человека различной степени: «Оцарапавший кожу и вызвавший появление крови должен быть оштрафован на сотню (пан), повредивший мясо – на шесть нишка, сломавший кость должен быть изгнан».

Римское право делило правонарушения на публичные и частные, называя любые противоправные действия деликтами. Публичными деликтами признавались те, которые нарушали интересы государства в целом и влекли за собой телесные наказания, иногда смертную казнь, имущественное взыскание, поступавшее в казну государства. Частные деликты рассматривались римским правом как посягательства на интересы частных лиц, влекшие за собой денежные штрафы, присуждающиеся потерпевшему, или телесные наказания³.

Римская система деликтных обязательств характеризовалась наличием исчерпывающего перечня случаев, в которых возникали такие обязательства, не было установлено общего правила, из которого следовало бы, что любое недозволенное действие лица порождает обязательство перед тем, чьи права и интересы были нарушены. Законченное понятие частного деликта включало в себя такие элементы: объективный вред, который был причинен противозаконными действиями лица; вина лица (умысел или неосторожность); признание со стороны объективного права данного действия частноправовым деликтом, т.е. установление частноправовых последствий данного деяния, применяемых в порядке гражданского процесса⁴.

К частным деликтам относились посягательство на личность (личная обида), посягательство на имущество, повреждение или уничтожение чужого имущества. Законы XII таблиц⁵ знали отдельные виды личных обид:

² Законы Ману. URL: <http://slavya.ru/trad/vedic/manu/chap8.htm> (дата обращения: 17.09.2016).

³ Римское частное право / под ред. И.Б. Новицкого, И.С. Перетерского. М., 2012. С. 304.

⁴ Новицкий И.Б. Римское право. М., 2002. С. 273.

⁵ Законы XII таблиц. URL: <http://ancientrome.ru/ius/i.htm?a=1446588975> (дата обращения: 09.09.2016).

повреждение конечностей; повреждение внутренней кости, караемое штрафом; другие личные обиды действием, наказываемые штрафом. В классический период понятие деликта было расширено, подразумевая под собой всякое умышленное противозаконное нанесение личной обиды, охватывая всякое оскорбительное, пренебрежительное отношение к чужой личности. В качестве санкции на место фиксированных штрафов пришло правило, в соответствии с которым суд определял размер штрафа в каждом отдельном случае в зависимости от характера обиды, социально-экономического положения обидчика и обиженного.

Посягательством на чужое имущество понималось как любое умышленное действие, направленное на присвоение чужого имущества. Римское право к такому деликту относило кражу, присвоение, растрату, противоправное владение или пользование чужим имуществом. Ответственность в таком случае наступала при предъявлении собственником виндикационного иска или иска о возврате похищенного.

Общий деликт повреждения или уничтожения чужого имущества был закреплен в законе Аквилія⁶, изданного приблизительно в III веке до н.э. Законом устанавливалось, что уничтоживший чужую вещь должен был уплатить собственнику ее наивысшую стоимость на протяжении предшествовавшего года, а в случае, когда вещь была только повреждена – уплатить ее наивысшую стоимость на протяжении последнего месяца. Необходимым условием применения закона было наличие вины в действиях причинителя вреда.

Отдельно в римском праве были выделены квазиделикты – обязательства как бы из деликта. В этом случае обязательство возникало из недозволенного поведения лица при таких обстоятельствах, когда нет ни одного из предусмотренных в законе деликтов. Обязательство выходило за пределы перечня деликтов, существовавшего в римском праве⁷.

⁶ Закон Аквилія. URL: <http://bibliotekar.ru/rimskoe-pravo-2-2/297.htm> (дата обращения: 11.09.2016).

⁷ Новицкий И.Б. Там же. С. 276.

Договоры Руси с Византией 911 года, подписанный князем Олегом, и 945 года, подписанный князем Игорем, считаются первыми международными договорами Древней Руси. Договоры содержали нормы, устанавливающие уголовную ответственность и наказание за преступления, неотъемлемой частью которых была выплата материального вознаграждения потерпевшему⁸.

В дошедшем до нас памятнике древнерусского права Русской Правде⁹ закреплялось четыре вида денежных наказаний за причинение вреда потерпевшему, которые являлись прототипами современной компенсации причиненного потерпевшему вреда. Выделялись головничество (головщина), вира, разделяющаяся на обыкновенную и дикую, продажа и урок. Одна часть взыскания поступала в пользу лица, которому преступлением был нанесен вред, другая часть обращалась в княжескую казну. За один из видов убийства Русская Правда предусматривает виру – как меру наказания, идущая в пользу князя, и головничество – как возмещение ущерба семье убитого¹⁰.

Позже в Пространной редакции Русской Правды было закреплено правило, согласно которому украденная вещь, если она была в наличии у вора или иного лица, возвращалась собственнику. Кроме того, собственник вещи имел право возмещения ущерба, если кража произошла более года назад и незаконный владелец пользовался вещью на протяжении всего времени. Если же вещи не было в наличии, но вор был известен, то последний возмещал собственнику стоимость краденного¹¹.

В период образования русского централизованного государства году был принят Судебник 1497 года¹². Хотя новый законодательный акт и основывался на предыдущих источниках права, не знавших смертной казни, членовредительских и телесных наказаний, Судебник 1497 года широко применял и то, и другое. Смертная казнь была предусмотрена для «лихого

⁸ Советская юридическая энциклопедия. URL: <http://dic.academic.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).

⁹ Русская Правда. URL: <http://www.hrono.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).

¹⁰ Российское законодательство X-XX веков. Т. 1 / под ред. О.И. Чистякова. М., 1984. С. 23.

¹¹ Там же. С. 99.

¹² Судебник 1497 года. URL: <http://www.hrono.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).

человека» – любого, хотя бы и не совершившего никакого конкретного деяния, но сочувствовавший требованиям народа, поддержавший их и в силу этого являющийся лицом опасным для господствующего класса. С усилением борьбы феодально-зависимого и закрепощаемого населения, принявшей массовый характер, совершение преступлений ведомо лихим человеком влекло для него смертную казнь. Порядок распоряжения имуществом приговоренного к казне определялся таким образом, что часть шла в возмещение иска, а остальная – в пользу судей¹³. Если осужденный не имел достаточных средств для выплаты, можно было «выдать головой». Историк С.Г. Струмилин говорил, что выдача неимущих истцам головой в работу до искупа получила свое законодательное закрепление намного позже¹⁴. Однако, в науке существует мнение, согласно которому несостоятельный должник отдавался истцу в холопство до полной отработки долга, что служило защитой интересов феодальных собственников¹⁵.

Новый Судебник 1550 года¹⁶, являвшийся новой редакцией Судебника 1497 года, вводил санкцию за простую кражу в виде торговой казни, т.е. битья кнутом, возмещении убытков потерпевшей стороне и выплате пени (штрафа) по решению суда. Кроме того, судебным поединком и возмещением ущерба истцу заканчивались споры об оскорблениях. Впервые были вынесены составы должностных преступлений. Так, вынесение неправильного решения в результате получения взятки судьей влекло кроме уголовной ответственности еще и материальную: судьи обязывались возместить пострадавшей стороне сумму иска и все судебные пошлины в трехкратном размере.

¹³ Российское законодательство X-XX веков. Т. 2 / под ред. О.И. Чистякова. М., 1984. С. 68.

¹⁴ Струмилин С.Г. Договор займа в древнерусском праве: Опыт ист.-юрид. исслед. URL: <http://www.law.edu.ru/book/book.asp?bookID=14784> (дата обращения: 10.09.2016).

¹⁵ Сергеевич В.И. Русские юридические древности. Т. 1. М., 2006. С. 149.

¹⁶ Судебник 1550 года. URL: <http://www.allpravo.ru> (дата обращения: 11.09.2016).

Соборное Уложение 1649 года¹⁷ не привнесло каких-либо серьезных изменений в процедуру возмещения вреда, уголовное наказание продолжало сочетаться с денежным возмещением в пользу потерпевшего. Соборное Уложение следовало принципу, звучавшему как: «Наказать так, дабы другим, смотря на это, неповадно было подобно делать». Возмещение ущерба, согласно Уложению, следовало в таких случаях: потрава хлеба скотом, насильственный сбор и повреждение чужого хмеля, покос сена, нарушение чужой птичьей привады, охота на ней или порча приспособлений для ловли птиц; то же при порче в чужом уголье бортных деревьев или похищение пчелиного улья; порубка леса, кража яблок в саду, овощей в огороде. Для возникновения права требования на вознаграждение было необходимо решение суда.

Статья 71 Уложения была отражением характерной для феодального права зависимости крестьян от феодалов-землевладельцев, установив правило, согласно которому за убийство феодалом чужого крестьянина убийца в качестве возмещения убытков пострадавшему феодалу отдавал из своего хозяйства лучшего крестьянина с женой и детьми. Ряд других статей также проявляли тенденцию к превращению личности крестьянина в товар. Так, если вотчинник купил вотчину с беглыми крестьянами, которые должны быть возвращены собственнику, вотчинник был вправе потребовать с продавца возмещения убытков. Возмещались же убытки передачей не равноценного «имущества», а в денежном выражении. На крестьян устанавливалась твердая сумма в четыре рубля, имущество оценивалось в пять рублей.

С XVII века закон стал приобретать реформаторское значение. Однако многочисленные пробелы в действующем законодательстве препятствовали правоприменительной деятельности, осуществлявшейся

¹⁷ Соборное уложение 1649 года. URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/1649/whole.htm> (дата обращения: 11.09.2016).

только в рамках закона. Нормативно-правовые акты XVII-XVIII веков не внесли ничего нового в регулирование возмещения ущерба¹⁸.

Существующие многочисленные пробелы в законодательстве восполнил Свод законов Российской Империи¹⁹, впервые изданный в 1832 году и объявленный действующим источником права с 01 января 1835 года. Свод законов Российской Империи называет деликты как одним из оснований для возникновения обязательств. В Своде законов различались виды вознаграждений за понесенные вред и убытки, за временное занятие имущества, за вред и убытки, причиненные преступлением, за вред и убытки, не признаваемых преступлениями. По общему правилу, закрепленном в Своде законов, никто не мог быть без суда лишен принадлежащих ему прав, поэтому всякий имущественный ущерб и причиненные кому-либо вред или убытки возлагали на причинителя вреда обязанность по возмещению убытков, а у потерпевшей стороны появлялось право требовать вознаграждения.

Законодательный свод не различал понятия «убыток, ущерб и вред». Однако, исходя из толкования статей Свода законов Российской Империи, становится понятно, что термины «убыток и ущерб» указывали на уменьшение имущества потерпевшего, а термин «вред» предполагал кроме уменьшения или ухудшения имущества еще и нарушение неприкосновенности лица. Ответственность при этом наступала только при нарушении принципа неприкосновенности личности²⁰.

Возмещение имущественного вреда предполагало возмещение только действительных прямых убытков. Понятие «упущенной выгоды» еще не было знакомо Своду законов Российской Империи, однако, в ст. 645 говорится, что если преступление или проступок были совершены именно с

¹⁸ Скрипилев Е.А. Развитие русского права второй половины XVII-XVIII вв. М., 1992. С. 200.

¹⁹ Свод Законов Российской Империи 1835 года. URL: <http://civil.consultant.ru/code/> (дата обращения: 13.09.2016).

²⁰ Тютрюмов И.М. Законы гражданские с разъяснениями Правительствующего Сената // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 13.09.2016).

намерением причинить вред, виновный был обязан вознаградить не только за убытки, но и за все то, что эти намерением было причинено.

Своду законов Российской Империи было известно возмещение вреда за нанесение личной обиды, оскорбления или бесчестия. Закон не содержал конкретного понятия «нравственный вред», но и не утверждал, что возмещению подлежит исключительно материальный ущерб, что вызвало довольно противоречивые суждения дореволюционных российских юристов, большинство из которых «рассматривали личную обиду как возможное основание для предъявления требования о выплате денежной компенсации и понимая при этом под обидой действие, наносящее ущерб чести и достоинству человека, считали предъявление такого требования недопустимым»²¹.

Основанием возникновения ответственности за совершенное преступление связывалось с наличием вины. Если вред или убытки были причинены умышленным или неумышленным преступлением, то виновный принуждался возместить непосредственно причиненный вред в полном объеме. Возмещению не подлежали вред и убытки, возникшие в результате неосторожного деяния. Касаясь вреда и убытков, которые были причинены деянием, непризнанным преступлением или проступком, основанием ответственности являлась причинная связь между вредом, убытками и действием или упущением, т.е. вред и убытки возмещались в любом случае, если не было доказано, что убытки были причинены вследствие необходимой личной обороны, стечением таких обстоятельств, которые невозможно было предотвратить, требований закона или правительства.

Впервые Свод законов Российской Империи закрепил правило о том, что владелец диких и других опасных животных обязан вознаградить за всякий причиненный кому-либо вред здоровью или имуществу, если он признавался виновным в недосмотре за ними или было доказано, что принятые меры предосторожности были явно недостаточными.

²¹ Эрделевский А.М. Компенсация морального вреда. М., 2000. С. 74.

В случае причинения вреда здоровью или жизни лица виновный обязан был вознаградить пострадавшего за расходы на лечение и попечение о нем во время болезни. Если пострадавший содержал семью, то ему причиталось возмещение сумм, необходимых на содержание семьи до времени его полного выздоровления. В случае наступления смерти семье пострадавшего возмещались расходы на похороны и расходы на содержание семейства в продолжение времени, в которое пострадавший после причинения вреда оставался в живых.

Несмотря на разрозненность и пробелы в действующем в то время законодательстве, чиновники старались предусмотреть как можно больше частных случаев нарушения интересов субъектов правоотношений. В качестве субсидиарного источника обязательственного права выступала кассационная практика Правительствующего Сената, которая при толковании по аналогии не только разъясняла его содержание, но и восполняла пробелы в действующем законодательстве, создавая его институты и отдельные нормы²².

После событий 1917 года отечественная правовая система претерпела ряд изменений. Революция 1917 года положила начало уничтожению государственной и правовой системы Российской империи. Буржуазное законодательство отменялось, поскольку оно вступало в противоречие с революционным правосознанием. Эти обстоятельства привели к приостановлению развития института возмещения вреда²³.

В послереволюционный период институт деликтных обязательств получил свое закрепление в Гражданском кодексе РСФСР 1922 года²⁴ (далее – ГК РСФСР) и был помещен в раздел обязательственных прав. Глава, которая была посвящена обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда, носила на себе следы влияния «принципа причинения». Суть

²² Полежаева О.Г. Возмещение вреда в дореволюционный период Российского государства // Общество и право. 2005. № 10. С. 185.

²³ Райхер В.К. Вопросы ответственности за причинение вреда // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

²⁴ Гражданский кодекс РСФСР 1922 года // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

заклучалась в том, что вина как основание ответственности отрицалась. Вместо этого предполагалось положить в основу объективную связь вреда с деятельностью причинителя вреда. Во главе сторонников этой теории стоял А.Г. Гойхбарг²⁵, один из авторов окончательного варианта ГК РСФСР 1922 года. Наличие вины потерпевшего как основание, освобождающее от ответственности причинителя, закономерно было отражено в ГК РСФСР 1922 года, поскольку теоретические выкладки не укладывались в жизненные критерии. Следовательно, вопреки желанию составителей проекта кодекса, в него вошли нормы, которые опирались на институт вины.

Впервые ГК РСФСР 1922 года в ст. 404 говорит о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности. Само понятие источника повышенной опасности не было закреплено, назывался лишь круг объектов, выступающих в качестве таковых: железные дороги, трамваи, фабрично-заводские предприятия, торговцев горючими материалами, держателей диких животных, лиц, возводящих строения и иные сооружения и т.п. В журнале Ленинградского губернского суда «Рабочий суд» была опубликована статья Н. Топорова «Источник повышенной опасности». Автор статьи распределил все случаи повышенной ответственности на три группы. В первую группу вошли двигатели, приводимые в движение не мускульной силой человека или животных, а природным видами энергии пара, газа, электричества и т.п. Ко второй группе относились торговцы горючими материалами и держатели диких животных, будучи выпущенными из-под власти и контроля владельца, с большим трудом могут быть вновь им подчинены. В третьей группе находились работы, связанные с использованием больших тяжестей, значительно превышающих силу отдельного человека²⁶. Классификацию можно назвать ограниченной, но она содержала в себе основную идею идентификации источников повышенной опасности по физико-химическим

²⁵ Материалы Народного комиссариата юстиции. Народный суд. Вып. IV. Устав гражданского судопроизводства. Ч. 1 / Сост. А.Г. Гойбарх // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

²⁶ Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

признакам, агрегатным состояниям, принадлежности к материальному миру, а не по социально-правовым и иным аспектам²⁷.

Гражданский кодекс РСФСР 1964 года²⁸ (далее – ГК РСФСР 1964 года) знал намного больше случаев ответственности за причиненный вред. Он предусматривал ответственность за вред, причиненный по вине работников организации, за вред, причиненный незаконными действиями государственных органов и должностных лиц, а также должностными лицами органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры и суда, за вред, причиненный в состоянии крайней необходимости и необходимой обороны, вред, причиненный несовершеннолетними и т.д.

Ответственности за вред, причинный источником повышенной опасности, была посвящена статья 454 ГК РСФСР 1964 года, которая гласит, что «организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т.п.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего». В 1966 году О.А. Красавчиковым в его труде «Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности» была проведена классификация источников повышенной опасности: за основу была взята форма энергии, в которой выделялись физические, физико-химические, биологические, химические источники, которые, в свою очередь подразделялись на подвиды²⁹. Физические оказывают механическое, тепловое, электрическое и иное физическое воздействие на окружающую их среду (различные промышленные агрегаты, механические транспортные средства, подъемные механизмы и т.д.). К физико-химическим (радиоактивным) источникам повышенной опасности автор относил все

²⁷ Маричева А.А. Понятие источника повышенной опасности в российском гражданском праве // Наука, техника, образование. 2014. № 4. С. 102.

²⁸ Гражданский кодекс РСФСР 1964 года // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

²⁹ Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М., 2005. С. 39.

промышленные и научно-исследовательские агрегаты и аппаратуру, создающую радиоактивность в опасных дозах. Среди биологических источников повышенной опасности выделялись зоологические (находящиеся во владении дикие звери, ядовитые змеи и т.д.) и микробиологические (например, бактерии). Химическими источниками повышенной опасности назывались, в частности, отравляющие, взрывоопасные, огнеопасные вещества.

В свою очередь А.А. Собчак, придерживающийся теории объекта, выделял шесть групп источников повышенной опасности: транспортные средства, промышленные предприятия, строительство, дикие животные, сильнодействующие вещества и некоторые иные виды источников повышенной опасности, встречающиеся в судебной практике³⁰. Ясность внес Пленум Верховного Суда СССР в Постановлении от 05 сентября 1986 года № 13 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья»³¹, разъясняя, что «источником повышенной опасности надлежит признавать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и иных объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами».

Признавая за потерпевшим право на возмещение вреда, суд, арбитраж или третейский суд в соответствии с обстоятельствами дела обязывал ответственное за вред лицо возместить его в натуре или полностью возместить убытки. Под убытками в ГК РСФСР 1964 года подразумевались расходы, произведенные кредитором, утрата или повреждение его

³⁰ Собчак А.А. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда действием источника повышенной опасности: Автореф. дис. канд. юрид. наук // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 16.09.2016).

³¹ Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 05 сентября 1986 года № 13 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 16.09.2016).

имущества, а также неполученные доходы, которые кредитор получил бы, если бы обязательство было исполнено должником. Таким образом, ГК РСФСР 1964 года уже проводил различие между реальным ущербом и упущенной выгодой.

В принятых в 1991 году Основах гражданского законодательства ССР и республик³² (далее – Основы законодательства 1991 года) практически полностью воспроизводились положения раздела об обязательствах, возникающих из деликтов, и статьи ГК РСФСР 1964 года, посвященной ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности. В п. 10 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 21 октября 1993 года № 22 «О некоторых вопросах практики применения Закона РСФСР «Об охране окружающей природной среды»³³ к источникам повышенной опасности были отнесены промышленные предприятия, производящие выбросы токсичных и других вредных веществ в природную среду, сельскохозяйственные и лесные предприятия, использующие для обработки полей и лесов химические вещества, транспортные средства и т.п. Арбитражному суду было предоставлено право в каждом конкретном случае самостоятельно решать вопрос об отнесении деятельности предприятия, учреждения, организации к числу представляющих повышенную опасность. Ущерб, нанесенный такими предприятиями, возмещался окружающей природной среде и здоровью человека.

В 1996 году была введена в действие часть вторая Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ)³⁴, действующий в настоящее время. Глава 59 посвящена регулированию обязательств вследствие причинения вреда. Глава содержит параграфы, раскрывающие общие положения о

³² Основы гражданского законодательства ССР и республик 1991 года. URL: www.consultant.ru (дата обращения: 04.10.2016)

³³ Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 21 октября 1993 года № 22 «О некоторых вопросах практики применения Закона РСФСР «Об охране окружающей природной среды» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 16.09.2016).

³⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 20 января 1996 года № 14-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410

возмещении вреда, положения о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина, возмещении вреда, причиненного вследствие недостатков товаров, работ или услуг, а также положения о компенсации морального вреда. В ГК РФ ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, посвящена одна статья – 1079, согласно которой «юридические лица и граждане, деятельность которых связана 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.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего». Перечень источников, создающих повышенную опасность для окружающих, не является исчерпывающим. По сравнению с предыдущими кодификациями гражданского законодательства нельзя сказать, что ГК РФ более корректно определил сущность деятельности, создающей повышенную опасность.

Таким образом, можно сказать, что деликтные обязательства издавна известны человечеству. Современное регулирование обязательств по возмещению вреда во многом исходит от римского классического права.

Историю развития правового регулирования деликтных отношений в российском государстве можно разделить на три периода: дореволюционный (до 1917 года), послереволюционный (после 1917 года) и современный (после 1996 года).

Дореволюционный период развития правового регулирования деликтных обязательств характеризуется сочетанием уголовного наказания с денежным возмещением в пользу потерпевшего, называемого вознаграждением, разрозненностью и наличием пробелов в действующем в то время законодательстве. Послереволюционный этап отличается

законодательным закреплением нового для российского государства понятия источника повышенной опасности, но ни один из кодексов советского периода так и не смог определить, что же такое источник повышенной опасности. Все остальные нормы о деликтных обязательствах повторялись из кодекса в кодекс. Современный период развития деликтных обязательств можно охарактеризовать закреплением института возмещения вреда в ГК РФ, стремлением законодателя обеспечить детальное и непосредственное регулирование института деликтных обязательств.

Современный период развития деликтных обязательств нельзя назвать завершенным. Общей тенденцией развития института деликтных обязательств в российском гражданском праве следует признать внутреннее усложнение системы норм, деления института на разные взаимосвязанные, регулирующие однородные группы отношений совокупности норм права.

§1.2 Теоретические аспекты ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих

Возникновение обязательственных гражданско-правовых отношений в большинстве своем связано с дозволенными и полезными действиями – договорами, односторонними сделками, иными юридическими фактами. Несмотря на это, в ст. 8 ГК РФ говорится, что гражданские права и обязанности могут возникать также вследствие причинения вреда другому лицу.

Согласно ч. 1 ст. 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Закон не дает определения обязательства, возникающего вследствие причинения вреда, он только устанавливает обязанность лица,

причинившего вред, возместить его. При этом, имеется в виду и возникающее у потерпевшего право требовать возмещения вреда. Доктринальное определение обязательств из причинения вреда было дано профессором В.П. Мозолиным: «Это гражданско-правовое обязательство, в силу которого потерпевший вправе требовать от лица, ответственного за причинение вреда, возместить имущественный вред в натуре или возместить убытки, а также в предусмотренных законом случаях компенсировать неимущественный (моральный) вред, приостановить или прекратить производственную деятельность причинителя»³⁵.

Следовательно, возникает обязательственное внедоговорное отношение, которое можно определить таким образом: в силу обязательства вследствие причинения вреда лицу, причинившее вред личности или имуществу другого лица (физического или юридического), обязано возместить причиненный вред в полном объеме, а лицо потерпевшее имеет право требовать, чтобы понесенный им вред был возмещен³⁶.

Внедоговорную ответственность следует отличать от договорной ответственности. Договорная ответственность имеет опосредованный характер: она сопровождает основное обязательство и вступает в действие только при его нарушении. Нормы же деликтных обязательств носят императивный характер и не допускают свободы при определении оснований, условий и размера ответственности, которая присуща договорным отношениям. Единственное исключение из этого положения закреплено в абз. 3 ч. 1 ст. 1061 ГК РФ, закрепляющее, что законом или договором может быть установлена обязанность причинителя выплатить потерпевшему компенсацию сверх возмещения вреда. Так, Воздушный кодекс Российской Федерации³⁷ в ст. 117 устанавливает, что в случае смерти авиапассажира перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда в сумме двух миллионов рублей.

³⁵ Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2007. С. 864.

³⁶ Гражданское право: Учебник. Т. 2 / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2013. С. 537.

³⁷ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

Принципиальной особенностью деликтных отношений является их прямое отношение к гражданско-правовой ответственности³⁸, являющейся видом юридической ответственности. Понятия «обязательства из причинения вреда» и «ответственность за причинение вреда» употребляются в ГК РФ как тождественные, что обусловлено их тесной взаимосвязью и не содержит противоречий. Подтверждением тому выступает название гл. 59 ГК РФ «Обязательства вследствие причинения вреда» и первая статья этой главы, которая посвящена общим основаниям ответственности за причиненный вред. Но такие ученые как О.С. Иоффе³⁹, В.Т. Смирнов, А.А. Собчак⁴⁰ и А.М. Белякова⁴¹ говорят, что понятию «ответственность» уделяется главное место.

Юридическая ответственность выступает одним из основных понятий российского законодательства и правовой науки, широко используемое в правоприменительной деятельности. Но, несмотря на это, понятие юридической ответственности не нашло своего однозначного решения и является одним из наиболее сложных и спорных.

Одни ученые рассматривают ответственность в позитивном плане, как ответственность за надлежащее и должное осуществление лицом обязанностей. Правовед В.Г. Смирнов говорил, что правовая ответственность «реально существует и при совершении дозволенных, а тем более прямо вытекающих из закона деяний»⁴². Согласно позиции П.Е. Недбайло, позитивная ответственность у человека возникает не только, когда он не выполняет своих обязанностей или действует вопреки им, но уже тогда,

³⁸ Товмасын А.Р. Обязательства по возмещению вреда, причиненного недостатками товара (работы, услуги): Дисс. канд. юр. наук. М., 1999. С. 81.

³⁹ Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 2004. С. 801.

⁴⁰ Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. М., 2007. С. 67.

⁴¹ Белякова А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. Теория и практика. М., 2008. С. 34.

⁴² Смирнов В.Г. Уголовная ответственность и уголовное наказание // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.09.2016).

когда он приступает к их исполнению⁴³. Советский правовед М.С. Строгович рассматривал юридическую ответственность как явление позитивное, предполагающее сознательное, ответственное отношение субъекта к своим поступкам, как основу поведения субъекта, исключающую нарушение правовых предписаний⁴⁴. В позитивном аспекте по своей сущности ответственность может быть рассмотрена в качестве осознанной и воспринятой лицом социальной необходимости инициативного выполнения долга, всей суммы лежащих на лице обязанностей – политических, моральных, правовых и других⁴⁵.

Однако, при таком широком определении юридической ответственности утрачивается ее специфика, поскольку обязанность давать отчет о своих действиях не зависит от правомерности или неправомерности поведения лица и возможна при его безупречном поведении. Ученым-правоведом Я.Н. Шевченко было высказано обоснованное мнение, что «отнесение позитивной ответственности к правовой ответственности означало бы фактическую ликвидацию ответственности как правового института, поскольку любой род деятельности, регулируемый правом, можно было бы с успехом считать такой ответственностью»⁴⁶.

Поэтому, стоит признать верной точкой зрения, согласно которой сущность юридической ответственности определяется через принуждение⁴⁷. Российский юрист М.А. Краснов отмечал, что «юридическая ответственность целиком и полностью зиждется на таком важнейшем и специфическом свойстве права, как принудительность»⁴⁸. Данной позиции придерживается и Н.В. Витрук, определяющий юридическую ответственность как меру государственного принуждения на основе и в рамках закона, говорящий, что

⁴³ Недбайло П.Е. Система юридических гарантий применения советских правовых норм // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.09.2016).

⁴⁴ Строгович М.С. Сущность юридической ответственности // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.09.2016).

⁴⁵ Алексеев С.С. Общая теория права. Т. 1. М., 2009. С. 271.

⁴⁶ Шевченко Я.Н. Правовое регулирование ответственности несовершеннолетних. М., 2003. С. 27.

⁴⁷ Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. Очерк теории. М., 2008. С. 95.

⁴⁸ Краснов М.А. Юридическая ответственность – целостное правовое явление // Советское государство и право. 1984. №. 3. С. 74.

юридическая ответственность – правовая форма государственного принуждения⁴⁹.

Таким образом, юридическая ответственность в аспекте законодательного регулирования является разновидностью мер государственного принуждения, применяемая к правонарушителю и влекущая для него неблагоприятные последствия личного, имущественного или иного характера⁵⁰.

Являясь видом юридической ответственности, гражданско-правовой ответственности присущи все качества юридической ответственности и особенные, только свойственные ей признаки, которые обусловлены спецификой предмета гражданского права. Поэтому, гражданско-правовую ответственность можно определить, как предусмотренную законом или договором меру государственного принуждения имущественного характера, применяемую в целях восстановления нарушенного состояния и удовлетворения потерпевшего за счет правонарушителя⁵¹.

Рассматривая внедоговорную ответственность как разновидность гражданско-правовой ответственности, в науке гражданского права высказывались отличные мнения по вопросу отождествления внедоговорной ответственности с гражданско-правовой. Как полагает В.А. Носов «эти правовые понятия нельзя отождествлять; о гражданско-правовой ответственности следует говорить в том случае, когда налицо полный состав правонарушения»⁵². Аналогично утверждает и А.Н. Кузбагаров, утверждающий, что внедоговорная ответственность имеет свои особенности в сравнении с категорией гражданско-правовой ответственности⁵³. Камнем преткновения в данном споре является вопрос о наличии или отсутствии в составе гражданского правонарушения вины. Образующий правонарушение

⁴⁹ Витрук Н.В. Общая теория юридической ответственности: Монография. М., 2009. С. 183.

⁵⁰ Шевченко А.С., Шевченко Г.Н. Деликтные обязательства в российском гражданском праве: Учебное пособие. М., 2013. С. 5.

⁵¹ Собчак А.А. Правовое регулирование хозяйственной деятельности. Л., 2003. С. 69.

⁵² Носов В.А. Внедоговорные обязательства: Учебное пособие. Ярославль, 2008. С. 11.

⁵³ Кузбагаров А.Н. Обязательства вследствие причинения вреда сотрудниками органов внутренних дел: Дисс. канд. юрид. наук. СПб., 1998. С. 20.

юридический состав выступает основанием наступления юридической ответственности. Указанный подход к определению основания юридической ответственности до настоящего времени остается преобладающим. Известный советский и российский юрист Н.В. Витрук утверждает, что «фактическим основанием юридической ответственности является совершение правонарушения, состав которого предусмотрен законом»⁵⁴.

Состав правонарушения – это совокупность структурных элементов правонарушения, таких, как субъект, объект, объективная и субъективная стороны правонарушения⁵⁵. Субъективная сторона правонарушения характеризуется отношением правонарушителя к совершенному им противоправному деянию, именуемое виной, выражаемой в форме умысла или неосторожности. Гражданско-правовая ответственность использует категорию вины в составе условий, но с определенными исключениями. Например, специальный деликт, указанный в ст. 1079 ГК РФ (ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих) является таковым по причине наступления гражданско-правовой ответственности вне зависимости от вины правонарушителя. Как считает Р.В. Халин «усеченный состав гражданского правонарушения не влияет на правовую природу гражданско-правовой ответственности»⁵⁶. Таким образом, внедоговорная ответственность является составляющей частью гражданско-правовой ответственности, которая несет на себе отраслевую специфику отношений.

Действующий ГК РФ в ст. 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» закрепляет, что «юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого

⁵⁴ Витрук Н.В. Общая теория юридической ответственности: Монография. М., 2009. С. 46.

⁵⁵ Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности: Монография. СПб., 2007. С. 255.

⁵⁶ Халин Р.В. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный недостатками товаров, работ и услуг по праву России, Англии и США: Дисс. канд. юрид. наук. Белгород, 2015. С. 16.

напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего». Кроме того, «владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично...», если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда.

Российское гражданское законодательство предусматривает возможность возложения ответственности, вплоть до действия непреодолимой силы или умысла, грубой неосторожности потерпевшего, если деятельность лица связана с повышенной опасностью. Из анализа ст. 1079 ГК РФ видно, что перечень источников повышенной опасности не является исчерпывающим. Однако, некоторые цивилисты высказывались в пользу закрепления исчерпывающего перечня источников повышенной опасности⁵⁷. Еще И.А. Покровский писал, что «каждый раз отступление от начала вины при возложении ответственности должно быть результатом всестороннего обсуждения и определенного постановления законодательной власти»⁵⁸.

Существует и другая, противоположная точка зрения, имеющая множество сторонников, заключающаяся в отрицании возможности закрепления в гражданском законодательстве исчерпывающего перечня источников повышенной опасности. Как верно отмечал О.А. Красавчиков, исчерпывающий перечень конкретных видов не может быть приведен в законе, инструкции или научном исследовании по простой причине: «до издания последнего тома (полного перечня) первый устареет настолько, что вряд ли сможет служить каким-либо полезным ориентиром»⁵⁹.

⁵⁷ Антимонов Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie16834.html> (дата обращения: 20.09.2016).

⁵⁸ Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. М., 2013. С. 292.

⁵⁹ Красавчиков О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М., 2005. С. 41.

По мнению А.А. Крыжановской «примерность перечня источников повышенной опасности является необходимым атрибутом статьи, которая содержит обобщающее понятие «источник повышенной опасности»⁶⁰. Закрепленные в ст. 1079 ГК РФ примеры таких источников должны быть только ориентирами для квалификации того или иного явления как повышено опасного. Открытость перечня источников повышенной опасности позволяет расширять его, согласуясь с современным уровнем технического прогресса. Кроме примеров источников, создающих повышенную опасность для окружающих, российское гражданское законодательство не дает других ориентиров для оценки той или иной деятельности как повышено-опасной, отсутствует и определение понятия «источник повышенной опасности».

ГК РФ как не дает определения источника повышенной опасности, так и не называет его признаков. Попытка назвать отличительные признаки веществ и предметов, которые представляют повышенную опасность для окружающих, была сделана профессором А.А. Тер-Акоповым. Он выделял следующие признаки:

1) высокие поражающие свойства (неконтролируемый взрыв, действие электротока, яда и т.д.);

2) способность воздействовать на физические и иные материальные объекты и вызывать в них существенные изменения в виде разрушений или структурных сдвигов либо нарушение у живых организмов жизненно важных функций (смерть, увечье, уничтожение либо повреждение имущества, болезненные расстройства психической деятельности);

3) наличие большой концентрированной внутренней энергии (ядерной, тепловой, химической и т.д.);

4) энергетическим источником является сам предмет, энергия находится в нем в связанном виде, при воздействии на предмет она приводится в действие, производя разрушения и другие последствия;

⁶⁰ Крыжановская А.А. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в связи с использованием сложных программных продуктов. М., 2010. С. 34.

5) действие источника всегда происходит под влиянием внешней силы, но энергия последней несравнимо меньше, чем собственная энергия источника;

б) выделенная энергия не поддается контролю⁶¹.

Профессор М.С. Гринберг в качестве главного признака источника повышенной опасности называл неустойчивость, от которого производны мощность и сложность, потому как «мощность определяет способность источника повышенной опасности причинять существенный ущерб, а сложность – относительную надежность». Еще одной особенностью источника повышенной опасности профессор называл неопределенность развития процесса⁶². В свою очередь В.М. Болдинов говорил о таком признаке источника повышенной опасности, как высокая вероятность причинения вреда окружающим⁶³. Доктор юридических наук Н.В. Щедрин считает важнейшим признаком некоторых источников повышенной опасности необратимость разрушительного процесса, вызванного ими. После начала функционирования источника вмешаться в ход событий или изменить развитие этого процесса уже нельзя или очень трудно (ядерная реакция, например)⁶⁴.

Исходя из этого, предлагается дополнить абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ абзацем третьим следующего содержания: «Перечень видов деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих, не является исчерпывающим».

В ст. 1079 ГК РФ законодатель принимает «концепцию деятельности», одну из существующих в цивилистике концепций источника повышенной опасности. Сторонник данной теории В.Г. Ведерников предлагал такое определение источника повышенной опасности: «Под источником

⁶¹ Тер-Акопов А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 2005. С. 26.

⁶² Гринберг М.С. Преступление против общественной безопасности: Учебное пособие // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 25.09.2016).

⁶³ Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. СПб., 2002. С. 20.

⁶⁴ Концептуально-теоретические основы правового регулирования и применения мер безопасности: Монография / под ред. науч. ред. Н.В. Щедрина. Красноярск, 2010. С. 21.

повышенной опасности понимается деятельность, которая, будучи связанной с использованием определенных вещей (главным образом техники), не поддается в процессе своего осуществления непрерывному и всеобъемлющему контролю человека, вследствие чего она обуславливает высокую степень вероятности наступления несчастных случаев; таким образом, источником повышенной опасности признаются определенные виды человеческой деятельности»⁶⁵.

Говоря о том, что источник повышенной опасности – это деятельность, К.Б. Ярошенко приводит пример, что отравление угарным газом в машине не позволяет рассматривать машину как источник повышенной опасности, хотя приведенная в движение машина – источник повышенной опасности⁶⁶.

«Концепция деятельности» подвергалась критике со стороны ученых, отмечавших противоречие между понятием «владелец источника повышенной опасности», которое употребляется законодателем, и содержанием, которое вложено в рамках концепции в понятие: нельзя быть владельцем деятельности⁶⁷. Сторонники второй концепции источника повышенной опасности – О.Л. Жуковская⁶⁸, Л.А. Майданик, Н.Ю. Сергеева⁶⁹, называемой «концепцией вещей», интерпретировали источник повышенной опасности как предмет материального мира.

Существует и третья концепция в толковании источника повышенной опасности, именуемая «концепцией свойств и сил природы», в которой внимание обращено не просто к объекту, а к его свойствам. Суть данной концепции высказана в данном Е.А. Флейшиц⁷⁰ определении источника повышенной опасности. Ученый говорил, что источник повышенной

⁶⁵ Ведерников В.Г. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности: Учебное пособие. Ч. 2. М., 2010. С. 397.

⁶⁶ Ярошенко К.Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда / отв. ред. Ю.Д. Северин // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 21.09.2016).

⁶⁷ Белякова А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. Теория и практика. М., 2007. С. 110.

⁶⁸ Жуковская О.Л. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности: Дисс. канд. юрид. наук. Киев, 1987. С. 102.

⁶⁹ Майданик Л.А., Сергеева Н.Ю. Материальная ответственность за повреждение здоровья // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 21.09.2016).

⁷⁰ Флейшиц Е.А. Избранные труды по гражданскому праву. М., 2015. С. 204.

опасности есть ничто иное как свойства вещей и силы природы, не поддающиеся полностью контролю человека, чем создают высокую степень вероятности причинения вреда жизни и здоровью человека или материальным благам.

В юридической литературе были высказаны замечания относительно «концепции свойств вещей и сил природы», к числу которых относятся замечание относительно несовместимости термина «владелец источника повышенной опасности» с признанием таковым источником свойств вещей и сил природы и неотделимость свойств от их носителей.

Следует отметить, что существующие теоретические взгляды на определение источника повышенной опасности не противоречат друг другу: как правило, сторонники «концепции деятельности» связывают деятельность с объектами материального мира, а сторонники «концепции вещей» указывают на повышенную опасность в связи с эксплуатацией объектов и их опасными свойствами. Раскрывая одну из сторон источника повышенной опасности, каждая концепция считается определенно ограниченной и подвергается вполне обоснованной критике со стороны сторонников другой концепции. Представляется, что три концепции описывают три составляющие того явления, называемого источником повышенной опасности: деятельность субъекта выводит из состояния покоя объект, в результате чего проявляются его свойства, создающие повышенную опасность для окружающих⁷¹.

В абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ на первое место выводится понятие субъекта, причиняющего вред, что считается не совсем верным⁷², т.к. в остальных статьях по возмещению вреда на первом месте стоит понятие вреда. Поэтому, с учетом тяготения конструкции ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, следует поставить понятие вреда.

⁷¹ Крыжановская А.А. Там же. С. 34.

⁷² Яшнова С.Г. Ответственность за вред, причиненный источников повышенной опасности, в гражданском праве России и стран Западной Европы: Дисс. на соиск. уч. степ. канд. юрид. наук. М., 2014. С. 72.

Таким образом, предлагается изменить формулировку абц. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ, изложив ее следующим образом: «Вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, подлежит возмещению владельцем источника повышенной опасности (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.), если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса». Таким образом, будет устранено противоречие между названием статьи и ее содержанием и на первом месте будет понятие вреда, являющееся основным в гл. 59 ГК РФ.

Согласно ст. 1079 ГК РФ обязанность по возмещению вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, лежит на его владельце. В качестве такового может выступать как физическое, так и юридическое лицо.

Юрист-цивилист Е.А. Флейшиц⁷³ понимала под владельцем источника повышенной опасности лицо, которое в момент причинения вреда в своей деятельности использовал источник повышенной опасности. В свою очередь правовед О.А. Красавчиков⁷⁴ предложил выделять два признака владельца источника повышенной опасности: во-первых, юридический, во-вторых, материальный. В дальнейшем оба признака были приняты и в теории гражданского права, и на практике. Юридический признак отражает положение, согласно которому владельцем источника повышенной опасности может быть лицо, обладающее таковым на любом законном

⁷³ Флейшиц Е.А. Основные вопросы гражданской ответственности за повреждение здоровья // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 25.09.2016).

⁷⁴ Советское гражданское право: Учебник / под ред. О.А. Красавчикова. М., 1985. С. 389.

основании, названном в гражданском законодательстве. В ст. 1079 ГК РФ назван неисчерпывающий (открытый) перечень таких оснований. Материальный признак указывает на то, в чьем фактическом владении находился источник повышенной опасности, кто им непосредственно пользовался, эксплуатировал и т.д. По мнению А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого⁷⁵ и тот, и другой признаки должны быть налицо, за исключением случаев, указанных в законе.

Ясность в определении владельца источника повышенной опасности была внесена Пленумом Верховного Суда Российской Федерации в Постановлении от 26 января 2010 года № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»⁷⁶. В п. 19 указанного Постановления разъясняет, что под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности). Нельзя признать в качестве владельца источника повышенной опасности лицо, которое управляло им в силу исполнения своих трудовых (служебных, должностных) обязанностей на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем источника повышенной опасности. В целях защиты здоровья, нравственности, прав и законных интересов граждан, обеспечения обороны страны и безопасности государства для отдельных категорий граждан законодательством установлены ограничения

⁷⁵ Гражданское право. Т. 2 / под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 2011. С. 736.

⁷⁶ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень ВС РФ. 2010. № 3.

на занятия отдельными видами деятельности, связанной с источниками повышенной опасности. Например, такие ограничения установлены для граждан, признанных непригодными к выполнению отдельных видов деятельности вследствие психического расстройства⁷⁷, а также для больных наркоманией⁷⁸. Правительством Российской Федерации утвержден перечень отдельных видов деятельности, связанной с источником повышенной опасности, на занятие которыми устанавливаются ограничения для больных наркоманией⁷⁹.

В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁸⁰ (далее – Закон об ОСАГО) на владельце транспортного средства, как на источнике повышенной опасности, лежит обязанность застраховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью, имуществу других лиц при эксплуатации транспортного средства.

В случае если владелец источника повышенной опасности докажет, что источник выбыл из его обладания вследствие противоправных действий других лиц, то ответственность за вред возлагается судом на лиц, противоправно завладевших источником повышенной опасности. Так, например, общество с ограниченной ответственностью «Росгосстрах» обратилось в суд с иском к Брюхову Н.Е. о возмещении в порядке регресса суммы произведенной страховой выплаты и размеров по оплате государственной пошлины. В обоснование заявленных требований ООО «Росгосстрах» указало, что, управляя транспортным средством,

⁷⁷ Закон РФ от 02 июля 1992 года № 3185-1 «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании» // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. № 33. Ст. 1913.

⁷⁸ Федеральный закон РФ от 08 января 1998 года № 3-ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах» // СЗ РФ. 1998. № 2. Ст. 219.

⁷⁹ Постановление Правительства РФ от 18 мая 2011 года № 394 города Москва «Об утверждении перечня отдельных видов профессиональной деятельности и деятельности, связанной с источником повышенной опасности, на занятие которыми устанавливаются ограничения для больных наркоманией» // Российская газета. 2011. № 5485.

⁸⁰ Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СЗ РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

Брюхов Н.Е. нарушил требования правил дорожного движения о запрете обгона, в результате чего произошло дорожно-транспортное происшествие. ООО «Росгосстрах» признало произошедшее страховым случаем и осуществило страховую выплату собственнику поврежденного транспортного средства. Поскольку Брюхов Н.Е. управлял автомобилем, будучи не включенным в договоре обязательного страхования в число водителей, допущенных к управлению транспортным средством, то у ООО «Росгосстрах» возникло право предъявить к Брюхову Н.Е. регрессные требования в размере произведенной страховщиком страховой выплаты на основании. С учетом положений ч. 2 ст. 1079 ГК РФ суд исковое требование удовлетворил полностью⁸¹.

Если вред причинен третьим лицам в результате взаимодействия источников повышенной опасности, согласно ч. 3 ст. 1079 ГК РФ владельцы источников повышенной опасности несут перед потерпевшими солидарную ответственность. Если же в результате взаимодействия источников повышенной опасности вред был причинен их владельцам, то такой вред возмещается на общих основаниях.

Таким образом, правовое регулирование возмещения вреда, причиненного наземным транспортным средством, как источником повышенной опасности, имеет непродолжительную историю, потому как напрямую связано с научно-техническим прогрессом. Поэтому институт возмещения вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, был рассмотрен в рамках института деликтных обязательств. Историю развития правового регулирования деликтных отношений в российском государстве можно разделить на три периода: дореволюционный (до 1917 года), послереволюционный (после 1917 года) и современный (после 1996 года).

⁸¹ Решение Алапаевского городского суда Свердловской области от 30 января 2013 года по делу № 2-176/13. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 26.09.2016).

В действующем гражданском законодательстве ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, регулируется ст. 1079 ГК РФ. Для дальнейшего развития института возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, следует дополнить ч. 1 ст. 1079 ГК РФ абзацем третьим следующего содержания: «Перечень видов деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих, не является исчерпывающим».

Предлагается изменить формулировку абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ, изложив ее следующим образом: «Вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность 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.), подлежит возмещению владельцем источника повышенной опасности, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса».

Созданные к настоящему времени с учетом накопленного опыта и отечественной практики нормативно-правовые основы ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, в России являются необходимой базой для дальнейшего развития института возмещения вреда в российском гражданском праве.

ГЛАВА 2 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ, СОЗДАЮЩЕЙ ПОВЫШЕННУЮ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩИХ

§ 2.1 Проблемы правового регулирования отношений, возникающих при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации наземных автотранспортных средств

Под «транспортом» понимается отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В это понятие включается наземный, воздушный, водный транспорт и метрополитен. К наземным видам транспорта следует относить автомобильный, железнодорожный и трубопроводный транспорт, к водному транспорту относится морской и речной, а к воздушному – авиационный транспорт.

Весь транспорт по характеру выполняемой работы можно разделить на пассажирский и грузовой. В зависимости от назначения различают транспорт общего и необщего назначения. Транспорт общего назначения рассчитан на обслуживание населения и процессов производственного обращения, транспорт необщего пользования служит для внутривозвездского перемещения сырья, полуфабрикатов, готовых изделий⁸².

Без транспорта невозможно представить жизнь современного общества. Он является одним из важнейших компонентов национальной экономики, потому как транспортные услуги повышают эффективность общественного производства, создают условия для рационального распределения производственных сил на территории страны с учетом целесообразности приближения предприятий различных отраслей экономики к районам потребления продукции и источникам сырья. Кроме того, транспорт удовлетворяет потребности населения в перемещении.

⁸² Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Ф.Р. Сундурова, М.В. Талан. М., 2012. С 577.

Понятие «транспортное средство» довольно часто встречается в ГК РФ (договор перевозки, договор аренды транспортных средств, транспортная экспедиция и т.д.), тем не менее гражданское законодательство данное понятие не раскрывает. Анализируя положения параграфа 3 главы 34 ГК РФ, профессор Е.А. Суханов выделил такие признаки транспортного средства:

- 1) способность к перемещению в пространстве и предназначенность для перевозки грузов, пассажиров, багажа или буксировки объектов;
- 2) наличие свойств источника повышенной опасности;
- 3) использование данных средств регламентируется транспортными уставами и кодексами⁸³.

В свою очередь В.В. Витрянский говорил, что транспортному средству присущи признаки обязательного управления им и обеспечения его надлежащей технической эксплуатации⁸⁴.

Несмотря на отсутствие определения транспортного средства в ГК РФ, дефиниция транспортного средства была дана законодателем сразу в нескольких актах: в Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁸⁵ (далее – Закон о безопасности дорожного движения), в Законе об ОСАГО и в Постановлении Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения»⁸⁶ (далее – Правила дорожного движения). Согласно указанным актам, транспортное средство – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Названное определение не позволяет определить – о каком виде транспортного средства идет речь, т.к. для перемещения людей, грузов и оборудования используются как автомобильные дороги, так и железнодорожные пути. В связи с этим следует

⁸³ Гражданское право: Учебник. Т. 2 / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2013. С. 674.

⁸⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. М., 2010. С. 505.

⁸⁵ Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

⁸⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. 1993. № 227.

обратиться к понятию «дорога», названном в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», а именно: «дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения; дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии». Таким образом, анализируя вышеприведенные определения (составных элементов дорог) с учетом отсутствия ссылки на специальное «узкое» предназначение транспортных средств, можно сделать вывод, что в понятие «транспортное средство» включен только наземный автомобильный транспорт.

Автомобильный транспорт является самым популярным и самым массовым видом транспортных средств. Преимущества автомобильного транспорта по сравнению с иными видами транспорта заключаются в его маневренности, большой подвижности, автономности движения, высокой скорости и широкой сфере применения.

Несмотря на это, автомобильный транспорт является наиболее распространенным источником повышенной опасности. Игнорирование правил эксплуатации, легкомысленное или неквалифицированное использование автомобильного транспорта влечет за собой наступление таких последствий, как гибель людей, причинение тяжкого или иного вреда их здоровью, а также причинение имущественного ущерба. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики за период январь – сентябрь 2016 года было совершено 1666,9 тысяч преступлений, из которых 16,1 тысяч приходятся на преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, из них 5,8 тысяч преступлений повлекли по неосторожности смерть человека или смерть двух и более лиц⁸⁷.

⁸⁷ Сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 10.10.2016).

Отношения, возникающие по поводу совершенного преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека, регулируются ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации⁸⁸ (далее – УК РФ), которая входит в группу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ).

Общественно опасное деяние характеризуется как преступление по совокупности предусмотренных уголовным законом объективных и субъективных признаков, называемых составом преступления. Состав преступления – это не только совокупность, а строгая система признаков преступления; он отражает характерные для преступления внутренние связи образующих его элементов⁸⁹. Единая общая структура всех преступлений состоит из четырех основных групп признаков, которые характеризуют объект, объективную и субъективные стороны, субъекта преступления. Практическое значение научного открытия состава преступления в сфере уголовного права трудно переоценить: главный смысл состоит в том, что два абсолютно одинаковых состава не могут существовать; составы всех преступлений различаются между собой хотя бы по одному признаку, позволяющему отделить один вид преступления от других видов, отграничить от иных правонарушений⁹⁰.

Основным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступает состояние защищенности личности, общества и государства от угроз в связи с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В соответствии с Законом о безопасности дорожного движения безопасность дорожного движения определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Против такого

⁸⁸ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

⁸⁹ Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 2009. С. 59.

⁹⁰ Савельева В.С. Основы квалификации преступлений: Учебное пособие. М., 2011. С. 8.

определения непосредственного объекта данного деяния через названную сферу возражает В.В. Лукьянов, который считает, что безопасность – это не «степень защищенности» участников дорожного движения, а полная их защищенность от дорожно-транспортных происшествий. Поэтому он определяет безопасность как «такое состояние процесса дорожного движения, которое исключает угрозу совершения дорожно-транспортного происшествия со всеми вытекающими последствиями, поскольку водитель сохраняет возможность управления автомобилем по своей разумной воле, руководствуясь требованиями Правил дорожного движения»⁹¹.

В свою очередь обеспечение безопасности дорожного движения заключается в деятельности, направленной на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий. Дополнительным объектом таких преступлений может быть жизнь, здоровье людей, имущественные интересы граждан, государственных и коммерческих организаций. Причем здоровье или жизнь человека являются обязательным дополнительным объектом⁹².

Объективная сторона состава преступления включает в себя признаки, которые отражают его внешний аспект: «Процесс общественного опасного и противоправного посягательства на охраняемые законом интересы с его внешней стороны, с точки зрения последовательного развития тех событий и явлений, начинающиеся с преступного действия (бездействия) субъекта и заканчиваются наступлением преступного результата»⁹³. Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражается в деянии, сопряженном с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим таким транспортным средством, общественно опасными последствиями в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека и причиной связью между ними.

⁹¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. А.А. Чекалин. М., 2010. С. 819.

⁹² Уголовное право: Особенная часть / под ред. Ф.Р. Сундурова, М.В. Талан. М., 2012. С. 588.

⁹³ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М., 2003. С. 9.

Такие авторы как А.И. Рарог⁹⁴ и В.О. Осипов⁹⁵ понимают под объективной стороной состава преступления «совокупность тех объективных обстоятельств преступных действий, которые влияют на их общественную опасность и морально-политическую предосудительность, поэтому указываются в качестве объективных признаков преступления, предусмотренном уголовно-правовой нормой».

Объективная сторона дорожно-транспортного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражается, во-первых, в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, во-вторых, в наступлении общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо последствий, которые влекут за собой смерть одного, двух и более лиц, в-третьих, о наличии объективной стороны можно говорить, если имеется причинная связь между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства и наступившими последствиями.

По мнению Н.И. Пикурова при установлении признаков объективной стороны состава преступления первоначально требуется установить, принадлежат ли нарушенные правила к тем, которые регламентируют безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортного средства. После этого следует определить конкретные правила безопасности дорожного движения, которые были нарушены, с конкретным указанием действий, совершенных водителем, нарушающих правила⁹⁶.

В диспозиции ст. 254 УК РФ речь идет о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, поэтому при установлении признаков объективной стороны состава преступления первоочередная задача состоит в установлении факта нарушения указанных правил путем определения характера происшествия: связано ли оно с дорожным движением или имеет иную природу. Диспозиция ст. 264 УК РФ является

⁹⁴ Рарог А.И. Российское уголовное право. М., 2009. С. 239.

⁹⁵ Осипов В.О. О преступлениях с двумя формами вины // Законность. 2009. № 5. С. 23.

⁹⁶ Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений: Учебное пособие. М., 2010. С. 32.

бланкетной и отсылает к Правилам дорожного движения и Закону о безопасности дорожного движения. Таким образом, когда под угрозу ставится безопасность дорожного движения, в результате чего наступают общественно опасные последствия, лицо должно быть привлечено к уголовной ответственности.

Кроме того, анализ нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должен быть детальным, на что было указано в п. 3 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 09 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»⁹⁷ (далее – Постановление Пленума ВС РФ № 25). Согласно указанному пункту, «при рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение». Последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, наступившие вследствие производства погрузочно-разгрузочных работ, ремонта транспортного средства, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и иных работ, к нарушениям безопасности дорожного движения не относятся, поэтому должны квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, которые предусматривают ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда.

По конструкции объективной стороны состава преступления, которое предусмотрено ст. 264 УК РФ, является материальным, поскольку включает

⁹⁷ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 09 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2008. № 265.

деяние, последствие в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека или причинения смерти, а также причинную связь между ними.

Следующим элементом состава преступления следует выделить субъективную сторону. Субъективная сторона состава преступления выражается в психическом отношении виновного лица к совершаемому общественно опасному деянию, которое предусмотрено уголовным законом в качестве преступления, и наступившим последствиям. Характеризуется субъективная сторона состава преступления через понятия вины, мотива и цели. Вина представляет собой психическое отношение лица к совершаемому преступлению, выражаемая в форме умысла или неосторожности. Мотив – это те побуждения, которые вызвали у лица решимости совершить преступление и которыми он руководствовался. Цель можно определить как мысленную модель замышляемого преступления.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, рассматривается как совершенное по неосторожности, потому как в диспозиции статьи говорится о нарушении лицом, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности негативные последствия, выражаемые в причинении тяжкого вреда здоровью или смерти.

Неосторожность может проявляться в виде легкомыслия или небрежности. Так, водитель Козорез С.С., обвиняемый в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, проявив преступное легкомыслие, заключающееся в нарушении Правил дорожного движения, отсутствии должной внимательности к окружающей обстановке, игнорировании метеорологических и дорожных условий, не справился с управлением своего транспортного средства, создал аварийную ситуацию и опасность для других участников дорожного движения и совершил столкновение по касательной с другим транспортным средством⁹⁸.

⁹⁸ Приговор Еманжелинского городского суда Челябинской области от 15 марта 2016 года по делу № 1-49/2016. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

Легкомыслие водителя проявилось в предвидении возможности наступления общественно опасных последствий при управлении транспортным средством, но без достаточных оснований самонадеянно рассчитывающее на предотвращение этих последствий. На данное обстоятельство также было указано Копейским городским судом Челябинской области в приговоре от 28 января 2014 года по делу № 1-95/2014⁹⁹, Красноармейским районным судом Челябинской области в приговоре от 20 июня 2016 года по делу № 1-94/2016¹⁰⁰.

Водитель Гребенкин А.А., обвиняемый в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, не уступил дорогу пешеходу на нерегулируемом пешеходном переходе и по неосторожности причинил ему смерть. В рассматриваемом случае Гребенкин А.А. проявил преступную небрежность, выразившаяся в том, что водитель был информирован знаком о наличии в непосредственной близости участка дороги, представляющего повышенную опасность, нерегулируемого пешеходного перехода, не учел дорожные условия – темное время суток, метеорологические условия, не выбрал безопасную скорость движения, нарушил требования Правил дорожного движения об ограничении скорости, в результате чего совершил преступление, и наступили неблагоприятные последствия¹⁰¹. Преступную небрежность определяют как не предвидение лицом возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия. На данное обстоятельство также было указано Чебаркульским городским судом Челябинской области в постановлении от 05 мая 2016 года по делу

⁹⁹ Приговор Копейского городского суда Челябинской области от 28 января 2014 года по делу № 1-95/2014. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

¹⁰⁰ Приговор Красноармейского районного суда Челябинской области от 20 июня 2016 года по делу № 1-94/2016. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

¹⁰¹ Постановление Миасского городского суда Челябинской области от 30 июня 2016 года по делу № 1-326/2016. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

№ 1-73/2016¹⁰², Снежинским городским судом Челябинской области в приговоре от 19 сентября 2016 года по делу № 1-108/2016¹⁰³.

Последним элементом состава преступления является субъект – физическое деликтоспособное лицо, совершившее уголовно-наказуемое деяние. Деликтоспособность заключается в способности лица нести юридическую ответственность за совершенное преступление, связываемое с понятиями вменяемости и возраста. Вменяемость означает, что лицо в момент совершения общественно опасного деяния было способно осознавать фактическую сторону и общественную опасность своего деяния и руководить им¹⁰⁴. Общий минимальный возраст уголовной ответственности УК РФ установлен в шестнадцать лет, однако ч. 2 ст. 20 УК РФ перечисляет составы преступлений, по которым установлен пониженный до четырнадцати лет возраст уголовной ответственности. В уголовном законе субъект преступления и субъект ответственности совпадают.

Субъектом дорожно-транспортного преступления является вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности, управляющее механическим транспортным средством. Субъектом преступления признается также любое другое лицо, управляющее транспортным средством, в т.ч. лицо, у которого водительское удостоверение было изъято в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение Правил дорожного движения, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. Субъект данного преступления является специальным, потому как характеризуется дополнительно особыми, только ему присущими признаками.

¹⁰² Постановление Чебаркульского городского суда Челябинской области от 05 мая 2016 года по делу № 1-73/2016. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

¹⁰³ Приговор Снежинского городского суда Челябинской области от 19 сентября 2016 года по делу № 1-108/2016. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

¹⁰⁴ Кочои С.М. Уголовное право: Общая и особенная части. М., 2009. С. 48.

В настоящее время ст. 264 УК РФ содержит в себе шесть составов преступления, однако до 2009 года она выделяла только три состава преступлений. Федеральным законом от 13 февраля 2009 года № 20-ФЗ «О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» указанная статья была дополнена новым квалифицирующим признаком – совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения. До этого момента в уголовном законе состоянию опьянения не придавалось значения признака, дифференцирующего уголовную ответственность. Действовало общее положение, закрепленное в ст. 23 УК РФ, согласно которому лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности на общих основаниях¹⁰⁵. Пленум Верховного Суда Российской Федерации в Постановлении № 25 обратил внимание судов на то, что при назначении наказания лицу, совершившему предусмотренное ст. 264 УК РФ преступление в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в силу ч. 3 ст. 60 УК РФ следует учитывать указанное обстоятельство как отрицательно характеризующее личность этого лица, умышленно допустившего нарушение пункта 2.7 Правил дорожного движения, повышающее степень общественной опасности им содеянного. Повышение общественной опасности преступлений, совершенных на транспорте, в зависимости от нахождения лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения было отмечено О.А. Ивановой¹⁰⁶ и А.С. Бабановым¹⁰⁷ в своих статьях.

Таким образом, структурно ст. 264 УК РФ представляет собой расположенные в порядке возрастания общественной безопасности и

¹⁰⁵ Понизовский А.Р. Отдельные проблемы при рассмотрении дел о дорожно-транспортных происшествиях // Нижегородский адвокат. 2011. № 8. С. 26.

¹⁰⁶ Иванова О.А. Ответственность водителя за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения // Актуальные проблемы юридической науки и практики. Тезисы докладов науч. конференции. Пермь, 2010. С. 23.

¹⁰⁷ Бабанов А.С. Уголовно-правовая оценка управления автотранспортом в состоянии опьянения // Правовая политика и правовая жизнь. 2011. № 4. С. 152.

наказания за них составы преступлений. Отдельно ст. 264.1 УК РФ выделен состав такого преступления, как нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. В данном случае речь идет о ранее совершенном административном правонарушении, предусмотренного ст. 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹⁰⁸ (далее – КоАП РФ), совершив которое повторно лицо подвергается уголовной ответственности.

Взаимосвязь административного и уголовного законодательства в области нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств существенно влияет на предупреждение таких нарушений. Предполагается, что борьбу с антиобщественными проявлениями следует вести не только тогда, когда совершаются преступления, а, прежде всего, когда обнаруживаются негативные отклонения отдельных лиц от общепринятых норм социального поведения¹⁰⁹.

В начале декабря 2016 года произошло крупное дорожно-транспортное происшествие, потрясшее всю страну: столкнулись грузовик, два легковых автомобиля и пассажирский автобус, который перевозил детскую команду с соревнований по спортивной акробатике. В результате пострадали более двадцати человек, погибли двенадцать человек, одиннадцать из которых – дети. Следственный комитет Российской Федерации возбудил уголовное дело по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности») и по ст. 264 УК РФ. Следователи считают, что причиной такой последствия стала организованная ненадлежащим образом перевозка детей, а водители автобуса и грузовика грубо нарушили Правила дорожного движения¹¹⁰.

¹⁰⁸ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 1. Ст. 1.

¹⁰⁹ Божко И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дисс. канд. юрид. наук. Краснодар, 2011. С. 187.

¹¹⁰ Трагедия в ХМАО. URL: <https://www.novayagazeta.ru> (дата обращения: 10.12.2016).

Предлагается внести изменения в Правила организованной перевозки детей автобусами¹¹¹. В частности, в п. 10 Правил следует указать, что сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн осуществляется даже в случае, если перевозка осуществляется одним автобусом. Таким образом, п. 10 Правил будет звучать следующим образом: «Руководитель или должностное лицо, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору фрахтования – фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивают в установленном Министерством внутренних дел Российской Федерации порядке подачу уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции, а также заявки на сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн вне зависимости от количества автобусов в колонне.

Подача уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции осуществляется не позднее двух дней до дня начала перевозки».

Нельзя недооценивать роль патрульного сопровождения при перевозке детей автобусами. Два года назад в Нижневартовском районе Югры патрульный автомобиль дорожно-постовой службы, сопровождающий группу детей, преградил дорогу несущемуся на автобус потерявшему управление большегрузу. В этом случае никто из детей не пострадал¹¹².

Предлагается криминализировать в ст. 264.2 УК РФ такое нарушение Правил дорожного движения, как управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имеющим такого права, ранее подвергнутым административному наказанию. Подобное введение позволит связать административные и уголовно-правовые меры воздействия на правонарушителей в области дорожного

¹¹¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 года № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // СЗ РФ. 2013. № 52. Ст. 7174.

¹¹² Брицкая Т. Нетранспортабельны. URL: <https://www.novayagazeta.ru> (дата обращения: 20.10.2016).

движения и создать целостную систему предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Кроме основного наказания каждый состав преступления ст. 264 УК РФ предусматривает дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью состоит в запрещении занимать должности на государственной службе, в органах местного самоуправления либо заниматься определенной профессиональной или иной деятельностью. В случаях, когда статья Особенной части УК РФ предусматривает обязательное назначение такого дополнительного наказания, оно назначается и при отсутствии связи преступления с определенной должностью или деятельностью лица. При этом запрещение занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью должно быть обусловлено обстоятельствами совершенного преступления¹¹³.

Несмотря на то, что составы преступлений ст. 264 УК РФ различаются по тяжести причиненных последствий, в каждом из них максимальный срок лишения права управления транспортным средством составляет три года. В соответствии с ч. 2 ст. 43 УК РФ целями наказания является восстановление социальной справедливости, исправление осужденного и предупреждение совершения новых преступлений. Согласно ч. 1 ст. 60 УК РФ признанному виновным в совершении преступления лицу должно быть назначено справедливое наказание, при этом может быть назначен более строгий вид наказания из числа предусмотренных за совершенное преступление в случае, когда менее строгий вид наказания не сможет обеспечить достижение целей наказания. В связи с этим, считается

¹¹³ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 года № 58 город Москва «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» // Российская газета. 2015. № 6866.

необходимым увеличить срок дополнительного наказания по отдельным частям ст. 264 УК РФ:

1) в ч. 2 установить срок дополнительного наказания до четырех лет лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью;

2) в ч. 3 – до шести лет;

3) в ч. 4 – до восьми лет;

4) в ч. 5 – до восьми лет;

5) в ч. 6 – до десяти лет.

Увеличение срока дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью за совершение преступления, предусмотренного частями ст. 264 УК РФ, позволит снизить количество лиц, управляющих транспортными средствами, которые умышленно или по незнанию нарушают Правила дорожного движения, что приводит к таким последствиям, как гибель людей, причинение тяжкого или иного вреда их здоровью, а также причинение имущественного ущерба.

Еще одним существенным недостатком уголовного законодательства является отсутствие указания нижних пределов наказания за совершение преступлений, предусмотренных частями ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ. Согласно ч. 2 ст. 56 УК РФ и Федеральным Законом Российской Федерации № 162 от 08 декабря 2003 года минимальный срок лишения свободы считается два месяца. Если следовать букве закона, то законодатель определил по данной статье, что и за причинение тяжких телесных повреждений одному пострадавшему, и за смерть двух и более человек нарушитель может получить наказание в виде лишения свободы на срок два месяца. Считается необходимым установить для каждого состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ, нижний предел наказания:

1. В ч. 1 ст. 264 УК РФ установить нижний предел наказания в виде лишения свободы в срок один год;

2. В ч. 2 ст. 264 УК РФ нижний предел наказания в виде лишения свободы установить в два года;

3. В ч. 3 ст. 264 УК РФ установить нижний предел наказания в два года;

4. В ч. 5 ст. 264 УК РФ нижний предел наказания должен составить три года;

5. В ст. 264.1 УК РФ установить нижний предел наказания в виде лишения свободы в срок один год.

Закрепляя пределы наказания за определенные преступления Особенной части УК РФ, законодатель обязывает суд применять именно тот вид наказания и в тех пределах, которые указаны в санкции соответствующей статьи УК РФ. Данная норма не позволит судам проявлять дифференцированный подход при назначении наказания в виде лишения свободы за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, таким образом, применяемое к лицу, совершившему преступление, будет справедливым, т.е. соответствовать характеру и степени общественной опасности совершенного общественно опасного деяния, обстоятельствам и личности виновного.

Таким образом, отношения, возникающие по поводу совершенного преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека, регулируются ст. 264 УК РФ, которая входит в группу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ). Предлагается п. 10 Правил организованной перевозки группы детей автобусами изложить в новой редакции: «Руководитель или должностное лицо, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору

фрахтования – фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивают в установленном Министерством внутренних дел Российской Федерации порядке подачу уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции, а также заявки на сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн вне зависимости от количества автобусов в колонне.

Подача уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции осуществляется не позднее двух дней до дня начала перевозки».

Для устранения недостатков уголовного законодательства предлагается добавить в УК РФ ст. 264.2, предусматривающую такой состав преступления как управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имеющим такого права, ранее подвергнутым административному наказанию, а также увеличить размер дополнительного наказания ст. 264 УК РФ в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью и закрепить в каждой части ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ нижние пределы наказания в виде лишения свободы.

§ 2.2 Проблемы правового регулирования ответственности за вред, причиненный окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта

В процессе постоянного развития человечества увеличивается воздействие на окружающую природу. Развитие авиации, эксплуатации транспортных средств, использование атомной энергии, иных источников повышенной опасности, выполнение разного рода строительных работ сопровождаются загрязнениями окружающей среды, промышленными

выбросами и сбросами, вредными шумом и вибрацией. То, в какой форме происходит взаимодействие общества с природой, всегда привлекало к себе внимание, потому как жизнь в согласии с окружающей природой является одним из главных принципов жизни на Земле. Сегодня тенденция взаимодействия характеризуется как антропогенный экоцид – уничтожение людьми условий собственного существования, т.е. экологической жизни на Земле.

Современные ученые считают, что человечество уже живет в разрушающемся мире в условиях все нарастающего жесткого экологического кризиса, который превращается в кризис всей цивилизации. Под экологией в настоящее время понимается система научных знаний о взаимоотношениях общества и природы, живых организмов и среды их обитания, об охране окружающей природной среды¹¹⁴. Экологический кризис же определяется как нарушение равновесия в экологических системах и в отношениях человеческого общества с природой¹¹⁵. Характеризуется он отсутствием способности человека, общества и государства преломить тенденцию ухудшения состояния окружающей среды.

Качественно новый подход к проблемам, которые раньше или не замечались, или не осознавались как важные, или считались не относящимися к сфере экологической науки, был обоснован в 1992 году на Конференции Организации Объединенных Наций по охране окружающей среды и развития¹¹⁶ в Рио-де-Жанейро и Всемирном саммите по устойчивому развитию¹¹⁷, который проводился в 2002 году в Йоханнесбурге, называемый концепцией устойчивого развития. Принятая Декларация провозгласила принципы модели устойчивого развития мирового сообщества.

¹¹⁴ Лапина М.А. Экологическое право. М., 2009. С. 19.

¹¹⁵ Митрюшкин К.П., Берлянд М.Е. Справочник по охране природы. М., 2004. С. 37.

¹¹⁶ Рио-де-Жанейрская декларация по окружающей среде и развитию, принятая Конференцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.11.2016).

¹¹⁷ Йоханнесбургская декларация по устойчивому развитию, принятая на Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию в Йоханнесбурге в 2002 году // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.11.2016).

Термин устойчивое развитие подразумевает такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности. Концепция устойчивого развития объединяет в себе три аспекта: экономический, социальный и экологический. Экономический аспект заключается в оптимальном использовании ограниченных природных ресурсов и применении экологичных природо-, энерго-, и материалосберегающих технологий (добыча и переработка сырья, минимизация, переработка и уничтожение отходов). Социальный элемент устойчивости развития направлен на сохранение стабильности существующих социальных и культурных систем и сокращение числа разрушительных конфликтов между людьми (справедливое распределение ресурсов и возможностей между всеми членами общества, соблюдение прав будущих поколений). Экологическая составляющая должна обеспечивать целостность и жизнеспособность биологических и физических природных систем, прежде всего тех, от которых зависит глобальная стабильность всей биосферы.

Центральное место в этой модели отводится людям, а гарантом обеспечения должного качества окружающей природной среды является государство. Важная роль отводится межгосударственному сотрудничеству в области охраны окружающей среды в целях сохранения, защиты и восстановления здорового состояния и целостности экосистемы. Кроме того, отмечается особая ответственность развитых стран за состояние окружающей среды. Потому как государство должно нести ответственность за состояние окружающей среды, то оно, согласно положениям Декларации, должно принимать эффективные законодательные акты в области окружающей среды, разрабатывать национальные законы, касающиеся ответственности и компенсации жертвам загрязнения и другого экологического ущерба. Помимо этого, государства должны сотрудничать

наиболее оперативным и решительным способом в целях разработки международного права, которое касается ответственности и компенсации за негативные последствия экологического ущерба.

На Конференции Организации Объединенных Наций по охране окружающей среды и развитию был принят документ, именуемый «Повестка дня на XXI век»¹¹⁸ (далее – Повестка). Повестка представляет собой программный план действий по достижению устойчивого развития, ориентированный на подготовку мирового сообщества к решению проблем, с которыми человечество столкнулось, вступая в XXI век. В документе сформулированы условия, необходимые для устойчивого развития всех стран, главное из которых – бережное отношение к природе и природным ресурсам¹¹⁹. Повестка является отражением мирового консенсуса и принятия на самом высоком уровне политических обязательств в отношении сотрудничества по вопросам окружающей среды¹²⁰.

Реализация идеи устойчивого развития в России началась с выхода Указа Президента Российской Федерации № 236 «О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития»¹²¹. Сама концепция перехода к устойчивому развитию была изложена в Указе Президента Российской Федерации № 440 от 01 апреля 1996 года «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию»¹²² (далее – концепция). Принципиальная значимость Указа заключается в том, что глава государства дал четкую установку органам исполнительной власти руководствоваться в своей деятельности положениями устойчивого развития, и одновременно

¹¹⁸ Повестка дня на XXI век, принятая Конференцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 21.11.2016).

¹¹⁹ Никанорова А.М., Хоружая Т.А. Экология. М., 2008. С. 156.

¹²⁰ Коптюг В.А. Конференция ООН по окружающей среде и развитию: Информационный обзор. Новосибирск, 1992. С. 32.

¹²¹ Указ Президента Российской Федерации от 04 февраля 1994 года № 236 «О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития» // Российская газета. 1994. № 26.

¹²² Указ Президента Российской Федерации от 01 апреля 1996 года № 440 «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию» // СЗ РФ. 1996. № 15. Ст. 1572.

ставилась задача об углублении начатых разработок уже на стратегическом уровне¹²³.

В российской Концепции устойчивое развитие именуется объективным требованием времени, переход к которому предполагает постепенное восстановление естественных экологических систем до такого уровня, который гарантировал бы стабильность окружающей среды. В Концепции обращается внимание на то, что переход к устойчивому развитию неосуществим пока будут сохраняться нынешние стереотипы мышления, пренебрегающие возможностями биосферы и порождающие безответственное отношение граждан и юридических лиц к окружающей среде и обеспечению экологической безопасности. Идеи устойчивого развития отводилась роль консолидирующего элемента российского общества, «в определении государственных приоритетов и перспектив социально-экономических преобразований».

Правовые основы государственной политики в области охраны окружающей среды, которые обеспечивают сбалансированное решение социально-экономических задач, сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов в целях удовлетворения потребностей настоящего и будущего поколений, укрепления правопорядка в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности были закреплены в Федеральном законе от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»¹²⁴. Под природной средой закон понимает совокупность компонентов природной среды, природных и природно-антропогенных объектов. Понятие «охрана окружающей среды» включает в себя деятельность органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления,

¹²³ Корочкин Е.Ф. Экология и устойчивое развития России // Устойчивое развитие: природа-общество-человек. 2006. С. 107.

¹²⁴ Федеральный закон от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // СЗ РФ. 2002. № 2. Ст. 133.

общественных объединений и некоммерческих организаций, юридических и физических лиц, которая направлена на сохранение и восстановление природной среды, рациональное использование и воспроизводство природных ресурсов, предотвращение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и ликвидацию ее последствий. Специалистами данный закон резко критикуется по многим основаниям, потому как в нем не отражены подходы к охране окружающей среды и современные концепции государственной экологической политики, он содержит множество декларативных положений¹²⁵. Например, закон говорит об экологическом аудите, но только закрепляя его понятие, предусмотрены только общие нормы об экологическом предпринимательстве.

Последующее развитие концепция устойчивого развития получила в Экологической доктрине Российской Федерации, которая была изложена Правительством Российской Федерации в Распоряжении от 31 августа 2002 года № 1225-р «Об Экологической доктрине Российской Федерации»¹²⁶ (далее – Экологическая доктрина). В соответствии с Экологической доктриной стратегическая цель государственной политики российского государства в области экологии является сохранение природных систем, поддержание их целостности и жизнеобеспечивающих функций для устойчивого развития общества, повышения качества жизни, улучшения здоровья населения и демографической ситуации, обеспечения экологической безопасности страны. В качестве одного из приоритетных направлений деятельности по обеспечению экологической безопасности Российской Федерации названо обеспечение безопасного осуществления потенциально опасных видов деятельности и при чрезвычайных ситуациях. Названное направление должно реализоваться путем обеспечения снижения

¹²⁵ Бринчук М.М., Дубовик О.Л. Федеральный закон «Об охране окружающей среды»: теория и практика // Государство и право. 2003. № 3. С. 27.

¹²⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 августа 2002 года № 1225-р «Об Экологической доктрине Российской Федерации» // СЗ РФ. 2002. № 36. Ст. 3510.

риска воздействия на здоровье человека и окружающую природную среду деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих, снижения использования опасных веществ, обеспечения экологической безопасности при обращении с радиоактивными веществами, радиоактивными отходами и ядерными материалами. Под экологической безопасностью следует понимать защищенность населения, общества, страны, мирового сообщества от экологических или экологически связанных угроз и опасностей. Защищенность касается как природных стихийных, так и антропогенных или наведенных человеком явлений¹²⁷.

В 2012 году была проведена конференция ООН под названием «Рио +20», внимание на которой было обращено вновь к теме устойчивого развития, а по результатам принята декларация – «Будущее, которого мы хотим»¹²⁸. Однако, никаких прорывных решений, сравнимых по значимости с итогами Конференции ООН, проходившей в Рио-де-Жанейро в 1992 году, или просто конкретных обязательств, способных дать существенный импульс для улучшения ситуации, не было принято. На Конференции было подтверждено, что реализация намеченных в 1992 году планов оказалась непростой задачей, одной из причин стал финансовый кризис последних лет, который ограничивает возможности и наиболее развитых стран в обеспечении глобальной устойчивости даже при понимании их актуальности и значимости для дальнейшего развития¹²⁹.

Для российского государства экологическая безопасность в настоящее время является актуальным вопросом. Понятие «экологическая безопасность» в нашей стране стало часто употребляемым в середине 80-х годов прошлого столетия. Одним из первых это понятие использовал М.С. Горбачев, говоря, что экологическая безопасность есть органическая

¹²⁷ Перелет Р.А. Как эффективно реализовать экологическую доктрину России. URL: <http://movmirok.ru/index.php?tre=4&mme=9> (дата обращения: 21.11.2016).

¹²⁸ Декларация «Будущее, которого мы хотим» №, принятая на Конференции в Рио-де-Жанейро 20-22 июня 2012 года. URL: <https://rio20.un.org> (дата обращения: 21.11.2016).

¹²⁹ Захаров В.М. Итоги конференции «Рио +20»: новые возможности // На пути к устойчивому развитию России. 2012. № 61. С. 4.

часть и ключевой момент всеобъемлющей системы международной безопасности¹³⁰. Социально-политическое и правовое значение, а также широкое применение в науке и законодательстве это понятие приобрело в связи с аварией на Чернобыльской АЭС и обнародованием информации о других авариях, а также о катастрофических последствиях испытаниях ядерного оружия¹³¹.

Ученый С.Н. Русин под экологической безопасностью рассматривает «состояние защищенности личности, общества, государства от потенциальных или реальных угроз, создаваемых последствиями вредного воздействия на окружающую среду, вызываемых повседневными загрязнениями среды обитания»¹³². Ученый-эколог Н.М. Мамедов говорит, что экологическая безопасность – это «процесс обеспечения защищенности жизненно важных интересов личности, общества от реальных или потенциальных угроз, создаваемых антропогенным или естественным воздействием на окружающую среду»¹³³. По мнению Е.Л. Егоровой экологическая безопасность заключается в «достижении условий и уровня сбалансированного сосуществования окружающей среды и деятельности человека, при которой уровень нагрузки на среду не превышает способностей среды к самовосстановлению»¹³⁴. Федеральный закон «Об охране окружающей среды» закрепил понятие экологической безопасности, говоря, что это состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий.

¹³⁰ Горбачев М.С. Реальность и гарантии мира. URL: <http://historic.ru/books/item/f00/s00/z0000235/st046.shtml> (дата обращения: 21.11.2016).

¹³¹ Герасимов А.В. Экологическая безопасность современной России: политика обеспечения: Монография. М., 2008. С. 17.

¹³² Русин С.Н. Концептуальные проблемы экологической безопасности и государственная экологическая политика // Экологическое право. 2010. № 5. С. 14.

¹³³ Мамедов Н.М. Основы социальной экологии: Учебное пособие. М., 2009. С. 251.

¹³⁴ Егорова Е.Л. Экологическая безопасность страны – условие выживания нации. URL: <http://www.eco.nw.ru/lib/data/10/04/010410.htm> (дата обращения: 21.11.2016).

Обеспечение экологической безопасности России, как условия выживания граждан страны и государства, в контексте устойчивого развития представляется возможным в результате смены существующих экономических приоритетов на экологические в сфере государственной политики¹³⁵. Согласно Указу Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 года № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года»¹³⁶, стратегическими целями государственной политики в области экологической безопасности являются сохранение окружающей природной среды и обеспечение ее защиты и ликвидация экологических последствий хозяйственной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата.

Одной из важных составляющих экологической безопасности страны является экологическая безопасность автотранспорта. Значимость проблемы экологической безопасности автомобильного транспорта растет с каждым годом. В России автомобили вырабатывают до 42% вредных выбросов от всех выбросов в атмосферу. В Москве и других мегаполисах России (Санкт-Петербург, Краснодар и др.) процент загрязнения атмосферы автомобильным транспортом составляет 93%, в городах с менее развитой промышленностью (Нальчик, Якутск, Махачкала и др.) эта цифра составляет около 80% от совокупных выбросов загрязняющих веществ. Согласно мировой энергетической статистике в 2015 году выбросы двуокиси углерода от сжигания топлива в России составили 1,620 миллионов тонн¹³⁷.

В настоящее время отмечается устойчивая тенденция роста численности автотранспортных средств. В результате этого постоянно растет величина ежегодного экологического ущерба от работы транспортного комплекса.

¹³⁵ Башлакова О.И. Проблемы экологической безопасности // Вестник МГИМО Университета. 2015. № 3. С. 16.

¹³⁶ Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 года № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» // Российская газета. 2009. № 4912.

¹³⁷ Мировая энергетическая статистика. Ежегодник 2016. URL: <https://yearbook.enerdata.ru/> (дата обращения: 23.11.2016).

Негативные последствия для экологии наносятся при строительстве дорог, в процессе эксплуатации транспортных средств, при возникновении аварий. Автотранспорт выступает основным источником шума в городах: до 80% шума в городах возникает благодаря движению автотранспорта.

Кроме токсичных выбросов автомобильным транспортом, существует проблема пыли и грязи, которая переносится автомобилями на дорогах. Установлено, что в придорожной пыли, смоге, поднимающихся за счет автомобилей, содержится более двухсот наименований химических веществ, многие частицы которых могут быть радиоактивны. Такая пыль оседает в легких и растворяется в крови человека, накапливаясь в организме, вызывает различные заболевания органов, рак, аллергию¹³⁸.

Продукты сгорания автомобильного топлива загрязняют биосферу, являясь сложной смесью химических соединений, зависящих от типа двигателя, вида топлива, условий эксплуатации автомобиля. При попадании в атмосферу эти химические соединения смешиваются с загрязнениями, которые уже имеются в воздухе, проходят ряд превращений, что приводит к образованию новых соединений, еще более губительно влияющих на экосистему¹³⁹.

Экологическая безопасность автотранспортного комплекса проявляется как свойство автомобильного транспорта снижать негативное воздействие от эксплуатации автотранспорта на людей и окружающую среду. В целях уменьшения вредного воздействия транспорта на экосистему должны разрабатываться нормы для транспортных объектов, которые регулировали бы максимальную величину выброса токсичных веществ, уровень шума и вибрации, степень влияния электромагнитных полей, удельный объем потребления различных природных ресурсов и т.д.

В Евросоюзе и России действует экологический стандарт «Евро-5», позволяющий регулировать содержание вредных веществ в выхлопных газах,

¹³⁸ Зотов Л.Л. Экологическая безопасность автомобилей: Учебное пособие. СПб., 2012. С. 57.

¹³⁹ Мирзоева Ф.М., Шекихачева З.З. Проблемы экологической обстановки на автомобильном транспорте в Российской Федерации // Фундаментальные исследования. 2014. № 11. С. 2666.

относящийся как к двигателям, так и к используемому топливу. Не соответствующее принятому стандарту транспортное средство, подлежит обложению повышенным налогом, что приводит к неэффективности содержания автомобиля, производящего большое количество вредных веществ¹⁴⁰.

Статья 42 Конституции РФ закрепила право человека и гражданина на благоприятную окружающую среду, являющееся основополагающим, узловым в системе экологических прав, а также право на достоверную информацию о состоянии окружающей среды и на возмещение ущерба, причиненного здоровью или имуществу экологическим правонарушением. Согласно ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» производство автомобильных и иных транспортных средств должно осуществляться в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды. В соответствии со ст. 17 Федерального закона «Об охране атмосферного воздуха»¹⁴¹ производство и эксплуатация транспортных средств, содержание вредных веществ в выбросах которых превышает установленные нормы, запрещено. К выпускаемым транспортным средствам применяются правила Технического регламента Таможенного союза от 09 декабря 2011 года «О безопасности колесных транспортных средств»¹⁴², который содержит правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования, требования безопасности к производимым автотранспортным средствам, о процедуре оценки соответствия транспортных средств экологическим стандартам. Однако последующий контроль при эксплуатации автотранспортных средств в настоящее время не урегулирован.

В целях развития правовой базы, обеспечивающей экологическую безопасность автомобильного транспорта и направленной на создание

¹⁴⁰ Фомченков Т. Бензин на пятерочку // Российская газета. 2016. № 6869. С. 4.

¹⁴¹ Федеральный закон от 04 мая 1999 года № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2222.

¹⁴² Технический регламент Таможенного союза от 09 декабря 2011 года «О безопасности колесных транспортных средств» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 23.11.2016).

благоприятных условий для стимулирования производства и эксплуатации экологически безопасных автотранспортных средств, топлива и других энергоносителей, а также в целях предотвращения вредного воздействия автомобильных загрязнений на человеческое здоровье и окружающую среду предлагается принять Федеральный закон «Об обеспечении экологической безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации». В данном законе следует закрепить основы управления в области экологической безопасности автомобильного транспорта, организации деятельности по обеспечению экологической безопасности автомобильного транспорта, положения об экологическом контроле и об ответственности, за несоблюдение законодательства в области обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств. Думается, что усиление экологическо-правовых требований позволит существенно снизить ущерб, который причиняется окружающей среде при эксплуатации автотранспортных средств, а принятый закон станет основополагающим в российском государстве в области экологической безопасности автомобильного транспорта.

В соответствии со ч. 1 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» производство автомобильных и иных транспортных средств должно осуществляться в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды. Данную норму нельзя назвать конкретной. Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Потому как в Российской Федерации применяются правила Технического регламента Таможенного союза при производстве и эксплуатации автомобильных транспортных средств, считается необходимым дополнить ч. 1 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «с требованиями» добавить фразой следующего содержания: «технического регламента». Кроме того, следует

дополнить ч. 3 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «регулируются законодательством» фразой: «Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации в области охраны окружающей среды». Подобные изменения конкретизируют положения указанной нормы права.

Говоря о решении экологических проблем и поддержании экологических новаторских проектов, привлечь государственную поддержку не всегда удается. Ранее экологи собирали средства на свои проекты, акции и кампании через благотворительность, используя каналы социальной рекламы. Новым направлением в развитии сбора пожертвований на экологические проекты выступает краудфандинг, основной принцип которого получение вознаграждения путем общественной поддержки, т.е. внесения определенной суммы или предложения своей помощи в рамках определенного проекта.

Одним из успешных экологических проектов, поддержанных общественностью через краудфандинговую платформу, является уникальный метод удаления пластиковых отходов из океана, предложенный голландским студентом Бояном Слатом. Слат смог привлечь на реализацию своего проекта более двух миллионов долларов. Идея оказалась жизнеспособной, и некоммерческая организация Слата обещает в ближайшие десять лет сократить вдвоем объем загрязнений на поверхности Тихого океана¹⁴³.

В Европе сфера краудфандинга давно регулируется на законодательном уровне, стимулируя инициативы как поддерживающие бизнес. Примером стала Франция, в которой нормы, регулирующие краудфандинг, вступили в силу еще в 2014 году. Они облегчают работу краудфандинговых платформ, устанавливая максимальный размер финансирования, а также делят инвестиционные порталы и посреднические ресурсы на три категории, в том

¹⁴³ Огарев М. Успешные краудфандинговые проекты, посвященные экологии. URL: <http://crowdsourcing.ru> (дата обращения: 23.11.2016).

числе и ресурсы по предоставлению инвестиционных услуг – наиболее профессиональную краудинвестиционную платформу, клиенты которой должны иметь определенный минимальный капитал¹⁴⁴.

В настоящий момент в России существует Федеральный закон «Об инвестиционном товариществе»¹⁴⁵, регулирующий функционирование краудинвестинга – деятельности, осуществляемой товарищами совместно по инвестированию общего имущества товарищей в объекты инвестирования в целях реализации инвестиционных, в том числе инновационных проектов.

Предлагается принять Федеральный закон «О сборе средств через Интернет на поддержку инновационных проектов», который внесет определение краудфандинга, будет регулировать деятельность краудфандинговых площадок в Российской Федерации, установит требования к их владельцам, требования к инвесторам, использующим краудфандинговую площадку.

Таким образом, ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, регулируется гражданским законодательством, потому как наземное транспортное средство относится к источникам повышенной опасности, уголовным, которое закрепляет в УК РФ группу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также экологическим законодательством, закрепляя требования к производству и эксплуатации автотранспортных средств.

Предлагается принять Федеральный закон «Об обеспечении экологической безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации». В данном законе следует закрепить основы управления в области экологической безопасности автомобильного транспорта, организации деятельности по обеспечению экологической безопасности автомобильного транспорта, положения об экологическом контроле и об

¹⁴⁴ Кондратьева И. Краудфандинг: сравнительно правовой способ отъема денег у инвесторов. URL: <http://pravo.ru> (дата обращения: 24.11.2016).

¹⁴⁵ Федеральный закон от 28 ноября 2011 года № 335-ФЗ «Об инвестиционном товариществе» // СЗ РФ. 2011. № 49. Ст. 7013.

ответственности, за несоблюдение законодательства в области обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств.

Считается необходимым дополнить ч. 1 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «с требованиями» добавить фразой следующего содержания: «технического регламента». Кроме того, следует дополнить ч. 3 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «регулируются законодательством» фразой: «Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации в области охраны окружающей среды».

Предлагается принять Федеральный закон «О сборе средств через Интернет на поддержку инновационных проектов», который внесет определение краудфандинга, будет регулировать деятельность краудфандинговых площадок в Российской Федерации, установит требования к их владельцам, требования к инвесторам, использующим краудфандинговую площадку.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Институт ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, регулируется гражданским законодательством, потому как наземное транспортное средство относится к источникам повышенной опасности, уголовным, которое закрепляет в УК РФ группу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также экологическим законодательством, закрепляя требования к производству и эксплуатации автотранспортных средств.

При написании выпускной квалификационной работы, в ходе изучения нормативно-правовой базы были выявлены некоторые недостатки и пробелы в законодательстве, которые на практике приводят к спорам и неоднозначному толкованию правовых норм. Поэтому предлагается внести следующие предложения по совершенствованию действующего законодательства.

1. Предложение об изменении понятия, сформулированного в абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ

Законодательно установлено

В абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ закреплено: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана 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.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от

ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса».

Недостатки

В абз. 1 ч. ст. 1079 ГК РФ на первое место выводится понятие субъекта, причиняющего вред, что считается не совсем верным, т.к. в остальных статьях по возмещению вреда на первом месте стоит понятие вреда. Поэтому, с учетом тяготения конструкции ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, следует поставить понятие вреда.

Предложение

Предлагается изменить формулировку абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ, изложив ее следующим образом: «Вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность 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.), подлежит возмещению владельцем источника повышенной опасности, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 настоящего Кодекса».

Обоснование

Таким образом, будет устранено противоречие между названием статьи и ее содержанием и на первом месте будет понятие вреда, являющееся основным в гл. 59 ГК РФ, что позволит единообразно толковать нормы гл. 59 ГК РФ.

2. Предложение о закреплении открытости перечня деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих

Законодательно установлено

В абз. 1 ч. 1 ст. 1079 приводятся примеры деятельности, создающей повышенную опасность 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.

Недостатки

Закрепленные в абз. 1 ч. 1 ст. 1079 ГК РФ примеры источников повышенной опасности выступают только ориентирами для квалификации того или иного явления как повышено-опасного. Кроме примеров источников, создающих повышенную опасность для окружающих, российское гражданское законодательство не дает других ориентиров для оценки той или иной деятельности как повышено-опасной, отсутствует и определение понятия «источник повышенной опасности».

Предложение

Предлагается дополнить ч. 1 ст. 1079 ГК РФ абзацем третьим следующего содержания: «Перечень видов деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих, не является исчерпывающим».

Обоснование

Открытость перечня источников повышенной опасности позволит расширять его, согласуясь с современным уровнем технического прогресса, признавая или нет деятельность повышено-опасной для окружающих в каждом отдельном случае.

3. Предложение об изменении правил сопровождения автобусов, осуществляющих перевозку детей, автомобилями подразделения Госавтоинспекции

Законодательно установлено

В п. 10 Правил организованной перевозки группы детей автобусами закреплено: «Руководитель или должностное лицо, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору фрахтования – фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивают в установленном Министерством внутренних дел Российской Федерации порядке подачу уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции в случае, если организованная перевозка группы детей осуществляется одним или двумя автобусами, или заявки на сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн в случае, если указанная перевозка осуществляется в составе не менее 3 автобусов».

Недостатки

Закрепленное в Правилах организованной перевозки группы детей автобусами положение о сопровождении автобусов автомобилями Подразделения Госавтоинспекции не распространяется на случаи перевозки детей, осуществляемое одним автобусом, что не обеспечивает должной безопасности. Нельзя недооценивать роль патрульного сопровождения при перевозке детей автобусами.

Предложение

В п. 10 Правил следует указать, что сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн осуществляется даже в случае, если перевозка осуществляется одним автобусом. Таким образом, п. 10 Правил будет звучать следующим образом: «Руководитель или

должностное лицо, ответственные за обеспечение безопасности дорожного движения, организации, а при организованной перевозке группы детей по договору фрахтования – фрахтователь или фрахтовщик (по взаимной договоренности) обеспечивают в установленном Министерством внутренних дел Российской Федерации порядке подачу уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции, а также заявки на сопровождение автомобилями подразделения Госавтоинспекции транспортных колонн вне зависимости от количества автобусов в колонне.

Подача уведомления об организованной перевозке группы детей в подразделение Госавтоинспекции осуществляется не позднее двух дней до дня начала перевозки».

Обоснование

Данное изменение позволит обезопасить организованные перевозки детей, осуществляемые автобусами, даже в том случае, когда такая перевозка осуществляется одним автобусом, обеспечит права и законные интересы детей, их родителей и организаторов перевозки.

4. Предложение о криминализации ответственности за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имеющим такого права, ранее подвергнутым административному наказанию, в ст. 264.2 УК РФ

Законодательно не установлено

В ст. 264.1 УК РФ закреплён состав преступления, заключающийся в управлении автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о

прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Однако УК РФ не выделяет такой состав преступления как управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имеющим такого права, ранее подвергнутым административному наказанию.

Недостатки

В данном случае отсутствует взаимосвязь административного и уголовного законодательства в области нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которая существенно влияет на предупреждение таких нарушений. В целях профилактики данного правонарушения и формирования уважительного отношения к праву и общественной безопасности, считается необходимым криминализовать данное противоправное деяние.

Предложение

Предлагается криминализовать в ст. 264.2 УК РФ такое нарушение Правил дорожного движения, как управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имеющим такого права, ранее подвергнутым административному наказанию.

Обоснование

Подобное введение позволит связать административные и уголовно-правовые меры воздействия на правонарушителей в области дорожного движения и создать целостную систему предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

5. Предложение об увеличении сроков дополнительного наказания по отдельным частям ст. 264 УК РФ

Законодательно установлено

Кроме основного наказания каждый состав преступления ст. 264 УК РФ предусматривает дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью состоит в запрещении занимать должности на государственной службе, в органах местного самоуправления либо заниматься определенной профессиональной или иной деятельностью.

Недостатки

Несмотря на то, что составы преступлений ст. 264 УК РФ различаются по тяжести причиненных последствий, в каждом из них максимальный срок лишения права управления транспортным средством составляет три года, что умаляет права и законные интересы непосредственно потерпевшего и общества в целом.

Предложение

Считается необходимым увеличить срок дополнительного наказания по отдельным частям ст. 264 УК РФ:

1) по ч. 2 за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, следует повысить наказание в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью до четырех лет;

2) в ч. 3 за совершение дорожно-транспортного происшествия, повлекшее по неосторожности смерть человека, дополнительное наказание установить в размере до шести лет;

3) за деяние, предусмотренное ч. 4, а именно за совершение дорожно-транспортного происшествия лицом, находящимся в состоянии опьянения,

которое повлекло по неосторожности смерть человека, установить срок дополнительного наказания до восьми лет;

4) по ч. 5, которая говорит о совершении дорожно-транспортного происшествия, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, следует повысить наказание в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью до восьми лет;

5) в ч. 6, предусматривающей нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, установить срок дополнительного наказания до десяти лет лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью.

Обоснование

Увеличение срока дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью за совершение преступления, предусмотренного частями ст. 264 УК РФ, позволит снизить количество лиц, управляющих транспортными средствами, которые умышленно или по незнанию нарушают Правила дорожного движения, что приводит к таким последствиям, как гибель людей, причинение тяжкого или иного вреда их здоровью, а также причинение имущественного ущерба.

6. Предложение об установлении нижних пределов наказания за совершение преступлений, предусмотренных частями ст. 264 и ст. 264.1

УК РФ

Законодательно не установлено

Еще одним недостатком уголовного законодательства является отсутствие указания нижних пределов наказания за совершение преступлений, предусмотренных частями ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ

Недостатки

Согласно ч. 2 ст. 56 УК РФ и Федеральным Законом Российской Федерации № 162 от 08 декабря 2003 года минимальный срок лишения свободы считается два месяца. Если следовать букве закона, то законодатель определил по данной статье, что и за причинение тяжких телесных повреждений одному пострадавшему, и за смерть двух и более человек нарушитель может получить наказание в виде лишения свободы на срок два месяца.

Предложение

Считается необходимым установить для каждого состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ, нижний предел наказания:

1. В ч. 1 ст. 264 УК РФ установить нижний предел наказания в виде лишения свободы в срок один год;
2. В ч. 2 ст. 264 УК РФ нижний предел наказания в виде лишения свободы установить в два года;
3. В ч. 3 ст. 264 УК РФ установить нижний предел наказания в два года;
4. В ч. 5 ст. 264 УК РФ нижний предел наказания должен составить три года;
5. В ст. 264.1 УК РФ установить нижний предел наказания в виде лишения свободы в срок один год.

Обоснование

Закрепляя пределы наказания за определенные преступления Особенной части УК РФ, законодатель обязывает суд применять именно тот вид наказания и в тех пределах, которые указаны в санкции соответствующей статьи УК РФ. Данная норма не позволит судам проявлять

дифференцированный подход при назначении наказания в виде лишения свободы за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, таким образом, применяемое к лицу, совершившему преступление, будет справедливым, т.е. соответствовать характеру и степени общественной опасности совершенного общественно опасного деяния, обстоятельствам и личности виновного.

7. Предложение о принятии Федерального закона «Об обеспечении экологической безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации»

Законодательно установлено

К выпускаемым транспортным средствам применяются правила Технического регламента Таможенного союза от 09 декабря 2011 года «О безопасности колесных транспортных средств», который содержит правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию объектов технического регулирования, требования безопасности к производимым автотранспортным средствам, о процедуре оценки соответствия транспортных средств экологическим стандартам.

Недостатки

В настоящее время последующий контроль при эксплуатации автотранспортных средств не урегулирован.

Предложение

Предлагается принять Федеральный закон «Об обеспечении экологической безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации».

Обоснование

В данном законе следует закрепить основы управления в области экологической безопасности автомобильного транспорта, организации

деятельности по обеспечению экологической безопасности автомобильного транспорта, положения об экологическом контроле и об ответственности, за несоблюдение законодательства в области обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств. Думается, что усиление экологическо-правовых требований позволит существенно снизить ущерб, который причиняется окружающей среде при эксплуатации автотранспортных средств, а принятый закон станет основополагающим в российском государстве в области экологической безопасности автомобильного транспорта.

8. Предложение о конкретизации положений ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды»

Законодательно установлено

В соответствии со ч. 1 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» производство автомобильных и иных транспортных средств должно осуществляться в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды.

Согласно ч. 3 ст. 45 Закон «Об охране окружающей среды» отношения в области производства и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств регулируются законодательством.

В Российской Федерации в настоящее время применяются правила Технического регламента Таможенного союза при производстве и эксплуатации автомобильных транспортных средств.

Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы.

Недостатки

Нормы, изложенную в ч. 1 и ч. 3 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды», нельзя назвать конкретными.

Предложение

Считается необходимым дополнить ч. 1 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «с требованиями» добавить фразой следующего содержания: «технического регламента». Кроме того, следует дополнить ч. 3 ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» после слов «регулируются законодательством» фразой: «Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации в области охраны окружающей среды».

Обоснование

Подобные изменения конкретизируют положения указанной нормы права.

9. Предложение о принятии Федерального закона «О сборе средств через Интернет на поддержку инновационных проектов»

Законодательно не установлено

В Российской Федерации законодательно не урегулирован экологический краудфандинг – новое направление в развитии сбора пожертвований на экологические проекты, основной принцип которого получение вознаграждения путем общественной поддержки, т.е. внесения определенной суммы или предложения своей помощи в рамках определенного проекта.

Недостатки

Говоря о решении экологических проблем и поддержании экологических новаторских проектов, привлечь государственную поддержку не всегда удастся. Краудфандинг же помогает привлечь средства жертвователей и реализовать множество экологических проектов.

Предложение

Предлагается принять Федеральный закон «О сборе средств через Интернет на поддержку инновационных проектов».

Обоснование

Данный закон внесет определение краудфандинга, будет регулировать деятельность краудфандинговых площадок в Российской Федерации, установит требования к их владельцам, требования к инвесторам, использующим краудфандинговую площадку. Это позволит реализовать экологические программы в масштабах всего общества.

Таким образом, институт ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, является достаточно новым, однако в Российской Федерации данный институт активно применяется, формируя судебную практику. Нельзя не признать, что существуют недостатки и пробелы современного законодательства об ответственности за вред, причиненный наземным транспортным средством, которые на практике приводят к трудноразрешимым проблемам и которые необходимо устранять для дальнейшего развития названного института.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Законодательные и иные нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации, принятая всенародным голосованием 12 декабря 1993 года // Российская газета. – 1993. – № 237.

2. Рио-де-Жанейрская декларация по окружающей среде и развитию, принятая Конференцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20.11.2016).

3. Повестка дня на XXI век, принятая Конференцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро в 1992 году // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 21.11.2016).

4. Йоханнесбургская декларация по устойчивому развитию, принятая на Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию в Йоханнесбурге в 2002 году // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20.11.2016).

5. Технический регламент Таможенного союза от 09 декабря 2011 года «О безопасности колесных транспортных средств» // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 23.11.2016).

6. Декларация «Будущее, которого мы хотим, принятая на Конференции в Рио-де-Жанейро 20-22 июня 2012 года. – URL: <https://rio20.un.org> (дата обращения: 21.11.2016).

7. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 20 января 1996 года № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

9. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

10. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1. – Ст. 1.

11. Закон Российской Федерации от 02 июля 1992 года № 3185-1 «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании» // Ведомости СНД и ВС РФ. – 1992. – № 33. – Ст. 1913.

12. Федеральный закон Российской Федерации от 08 января 1998 года № 3-ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 2. – Ст. 219.

13. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 18. – Ст. 1720.

14. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

15. Федеральный закон от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 2. – Ст. 133.

16. Федеральный закон от 04 мая 1999 года № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1999. – № 18. – Ст. 2222.

17. Федеральный закон от 28 ноября 2011 года № 335-ФЗ «Об инвестиционном товариществе» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – № 49. – Ст. 7013.

18. Указ Президента Российской Федерации от 04 февраля 1994 года № 236 «О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития» // Российская газета. – 1994. – № 26.

19. Указ Президента Российской Федерации от 01 апреля 1996 года № 440 «О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 15. – Ст. 1572.

20. Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 года № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» // Российская газета. – 2009. – № 4912.

21. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. – 1993. – № 227.

22. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2011 года № 394 города Москва «Об утверждении перечня отдельных видов профессиональной деятельности и деятельности, связанной с источником повышенной опасности, на занятие которыми устанавливаются ограничения для больных наркоманией» // Российская газета. – 2011. – № 5485.

23. Постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 года № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. – № 52. – Ст. 7174.

24. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 августа 2002 года № 1225-р «Об Экологической доктрине Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 36. – Ст. 3510.

25. Законы Вавилонского царя Хаммурапи. – URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Text/hammurap.htm> (дата обращения: 09.09.2016).

26. Законы Ману. – URL: <http://slavya.ru/trad/vedic/manu/chap8.htm> (дата обращения: 17.09.2016).
27. Законы XII таблиц. – URL: <http://ancientrome.ru/ius/i.htm?a=1446588975> (дата обращения: 09.09.2016).
28. Закон Аквилія. – URL: <http://bibliotekar.ru/rimskoe-pravo-2-2/297.htm> (дата обращения: 11.09.2016).
29. Русская Правда. – URL: <http://www.hrono.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).
30. Судебник 1497 года. – URL: <http://www.hrono.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).
31. Судебник 1550 года. – URL: <http://www.allpravo.ru> (дата обращения: 11.09.2016).
32. Соборное уложение 1649 года. – URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/1649/whole.htm> (дата обращения: 11.09.2016).
33. Свод Законов Российской Империи 1835 года. – URL: <http://civil.consultant.ru/code/> (дата обращения: 13.09.2016).
34. Гражданский кодекс РСФСР 1922 года (утратил силу) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).
35. Гражданский кодекс РСФСР 1964 года (утратил силу) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).
36. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 05 сентября 1986 года № 13 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья» (утратил силу) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 16.09.2016).
37. Основы гражданского законодательства ССР и республик 1991 года (утратил силу). – URL: www.consultant.ru (дата обращения: 04.10.2016).

Судебная практика

39. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2010. – № 3.

40. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 09 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. – 2008. – № 265.

41. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 года № 58 город Москва «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» // Российская газета. – 2015. – № 6866.

42. Решение Алапаевского городского суда Свердловской области от 30 января 2013 года по делу № 2-176/13. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 26.09.2016).

43. Приговор Копейского городского суда Челябинской области от 28 января 2014 года по делу № 1-95/2014. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

44. Приговор Еманжелинского городского суда Челябинской области от 15 марта 2016 года по делу № 1-49/2016. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

45. Постановление Чебаркульского городского суда Челябинской области от 05 мая 2016 года по делу № 1-73/2016. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

46. Приговор Красноармейского районного суда Челябинской области от 20 июня 2016 года по делу № 1-94/2016. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

47. Постановление Миасского городского суда Челябинской области от 30 июня 2016 года по делу № 1-326/2016. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

48. Приговор Снежинского городского суда Челябинской области от 19 сентября 2016 года по делу № 1-108/2016. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 20.10.2016).

Учебники и учебные пособия

49. Алексеев, С.С. Общая теория права. Т. 1 / С.С. Алексеев. – М.: Центр ЮрИнфоР, 2009. – 300 с.

50. Антимонов, Б.С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности / Б.С. Антимонов. – URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie16834.html> (дата обращения: 20.09.2016).

51. Белякова, А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. Теория и практика / А.М. Белякова. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 149 с.

52. Болдинов, В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности / В.М. Болдинов. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. – 372 с.

53. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Юрид. Лит., 2010. – 847 с.

54. Братусь, С.Н. Юридическая ответственность и законность. Очерк теории / С.Н. Братусь. – М.: Юрид. Лит., 2008. – 208 с.

55. Ведерников, В.Г. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности: Учебное пособие. Ч. 2 / В.Г. Ведерников. – М.: Статут, 2010. – 485 с.

56. Материалы Народного комиссариата юстиции. Народный суд. Вып. IV. Устав гражданского судопроизводства. Ч. 1 / Сост. А.Г. Гойбарх //

Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

57. Гринберг, М.С. Преступление против общественной безопасности: Учебное пособие / М.С. Гринберг // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 25.09.2016).

58. Зотов, Л.Л. Экологическая безопасность автомобилей: Учебное пособие / Л.Л. Зотов. – СПб.: СЗГУ, 2012. – 115 с.

59. Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М.: Юрид. Центр, 2004. – 834 с.

60. Красавчиков, О.А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / О.А. Красавчиков. – М.: Статут, 2005. – 200 с.

61. Советское гражданское право: Учебник / под ред. О.А. Красавчикова. – М.: Высшая школа, 1985. – 520 с.

62. Крыжановская, А.А. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в связи с использованием сложных программных продуктов / А.А. Крыжановская. – М.: Контракт, 2010. – 160 с.

63. Кудрявцев, В.Н. Общая теория квалификации преступлений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрид. Лит., 2009. – 352 с.

64. Лапина, М.А. Экологическое право / М.А. Лапина. – М.: КонсультантПлюс, 2009. – 148 с.

65. Майданик, Л.А., Сергеева, Н.Ю. Материальная ответственность за повреждение здоровья / Л.А. Майданик, Н.Ю. Сергеева // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 21.09.2016).

66. Мамедов, Н.М. Основы социальной экологии: Учебное пособие / Н.М. Мамедов. – М.: Ступени, 2009. – 256 с.

67. Митрюшкин, К.П., Берлянд, М.Е. Справочник по охране природы / К.П. Митрюшкин, М.Е. Берлянд. – М.: Юрид. Лит., 2004. – 352 с.

68. Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / отв. ред. В.П. Мозолин. – М.: Лабиринт, 2007. – 927 с.

69. Никанорова, А.М., Хоружая, Т.А. Экология / А.М. Никанорова, Т.А. Хоружая. – М.: Статут, 2008. – 304 с.
70. Новицкий, И.Б. Римское право / И.Б. Новицкий. – М.: ТЕИС, 2002. – 310 с.
71. Римское частное право / под ред. И.Б. Новицкого, И.С. Перетерского. – М.: Зерцало, 2012. – 560 с.
72. Носов, В.А. Внедоговорные обязательства: Учебное пособие / В.А. Носов. – Ярославль: Изд-во Яросл. ун-та, 2008. – 76 с.
73. Пикуров, Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений: Учебное пособие / Н.И. Пикуров. – М.: РАП, 2010. – 168 с.
74. Покровский, И.А. Основные проблемы гражданского права / И.А. Покровский. – М.: Статут, 2013. – 351 с.
75. Рарог, А.И. Российское уголовное право / А.И. Рарог. – М.: Профобразование, 2009. – 872 с.
76. Савельева, В.С. Основы квалификации преступлений: Учебное пособие / В.С. Савельева. – М.: Проспект, 2011. – 80 с.
77. Гражданское право. Т. 2 / под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 2011. – 848 с.
78. Сергеевич, В.И. Русские юридические древности. Т. 1 / В.И. Сергеевич. – М.: Зерцало, 2006. – 338 с.
79. Скрипилев, Е.А. Развитие русского права второй половины XVII-XVIII вв. / Е.А. Скрипилев. – М.: Наука, 1992. – 312 с.
80. Смирнов, В.Т., Собчак, А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве / В.Т. Смирнов, А.А. Собчак. – М.: Юрид. Лит., 2007. – 152 с.
81. Смирнов, В.Г. Уголовная ответственность и уголовное наказание / В.Г. Смирнов // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20.09.2016).

82. Собчак, А.А. Правовое регулирование хозяйственной деятельности / А.А. Собчак. – Л.: Изд-во ЛГУ, 2003. – 167 с.
83. Советская юридическая энциклопедия. – URL: <http://dic.academic.ru/> (дата обращения: 10.09.2016).
84. Строгович, М.С. Сущность юридической ответственности / М.С. Строгович // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20.09.2016).
85. Струмилин, С.Г. Договор займа в древнерусском праве: Опыт ист.-юрид. исслед. – URL: <http://www.law.edu.ru/book/book.asp?bookID=14784> (дата обращения: 10.09.2016).
86. Уголовное право России. Особенная часть / под ред. Ф.Р. Сундурова, М.В. Талан. – М.: Статут, 2012. – 943 с.
87. Гражданское право: Учебник. Т. 2 / отв. ред. Е.А. Суханова. – М.: Волтерс Клувер, 2013. – 720 с.
88. Тютрюмов, И.М. Закона гражданские с разъяснениями Правительствующего Сената / И.М. Тютрюмов // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 13.09.2016).
89. Тер-Акопов, А.А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения / А.А. Тер-Акопов. – М.: Юрид. Лит., 2005. – 176 с.
90. Флейшиц, Е.А. Избранные труды по гражданскому праву / Е.А. Флейшиц. – М.: Статут, 2015. – 1232 с.
91. Флейшиц, Е.А. Основные вопросы гражданской ответственности за повреждение здоровья / Е.А. Флейшиц // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 25.09.2016).
92. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. А.А. Чекалин. – М.: Юрайт-Издат, 2010. – 1015 с.
93. Российское законодательство X-XX веков. Т. 1 / под ред. О.И. Чистякова. – М.: Юрид. Ли., 1984. – 432 с.

94. Шевченко, А.С., Шевченко, Г.Н. Деликтные обязательства в российском гражданском праве: Учебное пособие / А.С. Шевченко, Г.Н. Шевченко. – М.: Статут, 2013. – 133 с.

95. Шевченко, Я.Н. Правовое регулирование ответственности несовершеннолетних / Я.Н. Шевченко. – М.: Проспект, 2003. – 189 с.

96. Эрделевский, А.М. Компенсация морального вреда / А.М. Эрделевский. – М.: БЕК, 2000. – 236 с.

97. Ярошенко, К.Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда / отв. ред. Ю.Д. Северин // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 21.09.2016).

Статьи и научные публикации

98. Бабанов, А.С. Уголовно-правовая оценка управления автотранспортом в состоянии опьянения / А.С. Бабанов // Правовая политика и правовая жизнь. – 2011. – № 4. – С. 152 – 157.

99. Башлакова, О.И. Проблемы экологической безопасности / О.И. Башлакова // Вестник МГИМО Университета. – 2015. – № 3. – С.16 – 22.

100. Божко, И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дисс. канд. юрид. наук / И.В. Божко. – Краснодар, 2011. – 240 с.

101. Бринчук, М.М., Дубовик, О.Л. Федеральный закон «Об охране окружающей среды»: теория и практика / М.М. Бринчук, О.Л. Дубовик // Государство и право. – 2003. – № 3. – С. 23 – 29.

102. Брицкая, Т. Нетранспортабельны / Т. Брицкая. – URL: <https://www.povayaagazeta.ru> (дата обращения: 20.10.2016).

103. Витрук, Н.В. Общая теория юридической ответственности: Монография / Н.В. Витрук. – М.: Изд-во РАП, 2009. – 304 с.

104. Герасимов, А.В. Экологическая безопасность современной России: политика обеспечения: Монография / А.В. Герасимов. – М.: РУДН, 2008. – 201 с.
105. Горбачев, М.С. Реальность и гарантии мира / М.С. Горбачев. – URL: <http://historic.ru/books/item/f00/s00/z0000235/st046.shtml> (дата обращения: 21.11.2016).
106. Жуковская, О.Л. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности: Дисс. канд. юрид. наук / О.Л. Жуковская. – Киев, 1987. – 229 с.
107. Захаров, В.М. Итоги конференции «Рио +20»: новые возможности / В.М. Захаров // На пути к устойчивому развитию России. – 2012. – № 61. – С. 4 – 6.
108. Иванова, О.А. Ответственность водителя за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения / О.А. Иванова // Актуальные проблемы юридической науки и практики. Тезисы докладов науч. конференции. – Пермь, 2010. – С. 21 – 26.
109. Кондратьева, И. Краудфандинг: сравнительно правовой способ отъема денег у инвесторов / И. Кондратьева. – URL: <http://pravo.ru> (дата обращения: 24.11.2016).
110. Коптюг, В.А. Конференция ООН по окружающей среде и развитию: Информационный обзор / В.А. Коптюг. – Новосибирск: Изд-во РАН. – 1992. – 62 с.
111. Корочкин, Е.Ф. Экология и устойчивое развития России / Е.Ф. Корочкин // Устойчивое развитие: природа-общество-человек. – 2006. – С. 105 – 108.
112. Краснов, М.А. Юридическая ответственность – целостное правовое явление / М.А. Краснов // Советское государство и право. – 1984. – №. 3. – С. 73 – 77.

113. Кузбагаров, А.Н. Обязательства вследствие причинения вреда сотрудниками органов внутренних дел: Дисс. канд. юрид. наук / А.Н. Кузбагаров. – СПб., 1998. – 202 с.

114. Маричева, А.А. Понятие источника повышенной опасности в российском гражданском праве / А.А. Маричева // Наука, техника, образование. – 2014. – № 4. – С. 101 – 104.

115. Мирзоева, Ф.М., Шекихачева, З.З. Проблемы экологической обстановки на автомобильном транспорте в Российской Федерации / Ф.М. Мирзоева, З.З. Шекихачева // Фундаментальные исследования. – 2014. – № 11. – С. 2665 – 2668.

116. Мировая энергетическая статистика. Ежегодник 2016. – URL: <https://yearbook.enerdata.ru/> (дата обращения: 23.11.2016).

117. Осипов, В.О. О преступлениях с двумя формами вины / В.О. Осипов // Законность. – 2009. – № 5. – С. 23 – 24.

118. Огарев, М. Успешные краудфандинговые проекты, посвященные экологии / М. Огарев. – URL: <http://crowdsourcing.ru> (дата обращения: 23.11.2016).

119. Перелет, Р.А. Как эффективно реализовать экологическую доктрину России / Р.А. Перелет. – URL: <http://movmirok.ru/index.php?tre=4&mme=9> (дата обращения: 21.11.2016).

120. Полежаева, О.Г. Возмещение вреда в дореволюционный период Российского государства / О.Г. Полежаева // Общество и право. – 2005. – № 10. – С. 179 – 186.

121. Понизовский, А.Р. Отдельные проблемы при рассмотрении дел о дорожно-транспортных происшествиях / А.Р. Понизовский // Нижегородский адвокат. – 2011. – № 8. – С. 26 – 27.

122. Райхер, В.К. Вопросы ответственности за причинение вреда / В.К. Райхер // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 15.09.2016).

123. Русин, С.Н. Концептуальные проблемы экологической безопасности и государственная экологическая политика / С.Н. Русин // Экологическое право. – 2010. – № 5. – С. 12 – 18.

124. Собчак А.А. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда действием источника повышенной опасности: Автореф. дис. канд. юрид. наук / А.А. Собчак // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 16.09.2016).

125. Трагедия в ХМАО. – URL: <https://www.novayagazeta.ru> (дата обращения: 10.12.2016).

126. Фомченков, Т. Бензин на пятерочку / Т. Фомченко // Российская газета. – 2016. – № 6869. – С. 4.

127. Халин, Р.В. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный недостатками товаров, работ и услуг по праву России, Англии и США: Дисс. канд. юрид. наук / Р.В. Халин. – Белгород, 2015. – 223 с.

128. Хачатуров, Р.Л., Липинский, Д.А. Общая теория юридической ответственности: Монография / Р.Л. Хачатуров, Д.А. Липинский. – СПб.: Пресс, 2007. – 950 с.

129. Концептуально-теоретические основы правового регулирования и применения мер безопасности: Монография / под ред. науч. ред. Н.В. Щедрина. – Красноярск: СФУ, 2010. – 324 с.

130. Яшнова, С.Г. Ответственность за вред, причиненный источниками повышенной опасности, в гражданском праве России и стран Западной Европы: Дисс. на соиск. уч. степ. канд. юрид. наук / С.Г. Яшнова. – М.: РУДН, 2014. – 224 с.