

# К ВОПРОСУ ОБ ОТНЕСЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА К ИСТОЧНИКАМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Ильин Н.П.

*Ильин Николай Павлович – магистр,  
кафедра гражданского права, юридический факультет,  
Московский государственный областной университет, г. Москва*

**Аннотация:** в данной статье рассмотрены проблемы отнесения транспортного средства к источникам повышенной опасности. Автором проведен анализ положений законодательной и теоретической базы, на основании которого дается понятие источника повышенной опасности и его соотношение с транспортным средством. Предложено обоснованное определение транспортного средства как источника повышенной опасности.

**Ключевые слова:** источник повышенной опасности, предмет, транспортное средство, автомобиль, ДТП, деятельность, создающая повышенную опасность.

УДК 347.42

Проблема определения разновидностей источников повышенной опасности и отнесения транспортного средства к таким источникам набирает сегодня особую актуальность, с учетом правильного применения общих норм, эффективность которых находится в зависимости от ряда факторов.

В п. ст. 1079 ГК РФ дается примерный перечень допустимых источников повышенной опасности, в числе которых имеется формулировка «эксплуатация механизмов» [1]. В соответствии с общим правилом, необходимо выделить два ключевых признака источников повышенной опасности: вредоносность и неподконтрольность, в полной мере человеку, процесса образования вредоносных свойств.

Транспортные средства отнесены к источникам повышенной опасности, ввиду наличия некоторых признаков. Так, к примеру, Н. Топоров выделял три характерных признака источника повышенной опасности:

- 1) Использование механического двигателя, который приводится в движение не силой человека, а природными разновидностями энергии, электричества и газа;
- 2) Использование природных сил, которые выпускаются из-под власти контроля владельца, не могут быть ему подчинены;
- 3) Использование большого веса, который значительно превышает силу конкретно взятого человека [9, с. 11].

Очевиден тот факт, что транспортное средство опадает под признак того, что оно приводится в движение транспортным средством. Также к автомобилю можно применять и третий признак, поскольку масса автомобиля, безусловно, превышает массу среднестатистического человека.

Другие исследователи также придерживаются точки зрения о наличии у транспортного средства таких вредоносных свойств, как скорость, невозможность мгновенного торможения и большая масса [8, с. 145].

Г.К. Матвеев отмечал, что повышенная вероятность причинения вреда транспортным средством может возникнуть из-за таких вредоносных свойств, как: мощность двигателя, возможность передвижения с высокой скоростью, большая масса, которые в своей совокупности определяют невозможность мгновенной остановки такого средства, а соответственно это приводит к невозможности исключения случаев причинения вреда при движении такого средства [7, с. 118].

По мнению С. Шишкина, кроме вышеперечисленных критериев отнесения транспортных средств к источникам повышенной опасности, стоит выделять и такой признак, как специальное разрешение на допуск такого средства к эксплуатации, наряду с регистрацией такого средства в специализированных государственных органах контроля [11, с. 17]. Но такое высказывание представляется не совсем корректным, так как скорее это можно считать следствием признания конкретного предмета в качестве источника повышенной опасности, чем причиной его признания таким.

Так, на основании анализа общих мнений и точек зрения об институте источников повышенной опасности, можно говорить о том, что транспортное средство необходимо признавать таковым, поскольку оно обладает следующими вредоносными свойствами: огромная масса и высокая скорость, что определяет невозможность мгновенного торможения.

Однако понятие «транспортное средство» достаточно часто употребляется в различных нормативных актах отечественного законодательства, но не обладает однозначным определением, в связи с чем

достаточно широко толкуется и включает в себя разные виды транспорта, отличительные признаки которых устанавливаются специализированными законодательными актами.

На данном этапе, на законодательном уровне проблема признания транспортного средства в качестве источника повышенной опасности не решена должным образом, и хотя судебная практика восполнила данный пробел, но ее возможности на этом ограничиваются, так как суд не в состоянии создавать новые правовые нормы.

Одной из наиболее остро стоящих проблем на данном этапе является отсутствие законодательной дефиниции повышенной опасности и деятельности транспортного средства, наряду с отсутствием общих признаков, которым должны соответствовать транспортные средства, чтобы их можно было отнести к источникам повышенной опасности. При многообразии транспортных средств, не все они выступают такими источниками, а причинение вреда транспортным средством осуществляется при различии обстоятельств и они порой столь неоднозначные, что возможность применения правил ст. 1079 ГК РФ о повышенной опасности и ответственности становится спорной.

Как результат, к примеру, понятие транспортного средства по смыслу ФЗ «О безопасности дорожного движения», закрепляется в качестве устройства, предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на данном устройстве по дорогам общего пользования [3].

Наиболее полное поредение транспортных средств дается в Правилах учета ДТП, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 – данный документ относит к таковым: автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, велосипеды с подвесным мотором, трамваи, троллейбусы, тракторы, самоходные машины, путевые разновидности транспорта, кроме вьючных и верховых животных [4]. При этом под механическим транспортным средством в данном документе стоит понимать просто транспортное средство, кроме мопеда, которые приводятся двигателем в движение. Такое же понятие может быть распространено на любые самоходные машины и тракторы.

В сфере железнодорожных перевозок данный термин будет трактоваться совершенно по-другому, так как используется такое определение как «железнодорожный транспорт». В свою очередь, с учетом специфики его видового разделения, в данной сфере выделяют «железнодорожный транспорт общего пользования» и «железнодорожный транспорт не общего пользования». В связи с таким разделением сама по себе категория железнодорожного транспорта будет толковаться намного шире, чем простое понятие транспортного средства исключительно в плоскости дорожного движения.

Исходя из п. 1 ст. 2 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», под железнодорожным транспортом общего пользования стоит понимать производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуру самого железнодорожного транспорта, сам подвижной железнодорожный состав, а также любое имущество, прямо предназначенное для целей обеспечения потребностей физических и юридических лиц, государства в перевозках при помощи такого вида транспорта на условиях публичных договоров. Говоря же о железнодорожном транспорте не общего пользования, то он является совокупностью производственных и технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути не общего пользования, здания, сооружения и подвижной железнодорожный состав, а также любое имущество, прямо предназначенное для целей обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах, услугах по местам и не общего пользования, на основании договоров или в личных нуждах [5].

В целом, как прослеживается из приведенных выше дефиниций, определения железнодорожного транспорта содержат в себе широкий спектр объектов, которые не всегда могут интерпретироваться непосредственно в качестве транспортных средств. Но, в силу прямого законодательного указания, железнодорожные пути, сопутствующая инфраструктура, здания, сооружения, равно как и другое производственное и технологическое оборудование, а также элементы, связанные с эксплуатацией подвижного железнодорожного состава, также являются транспортом.

Из анализа значения терминологии, входящей в понятие «транспортное средство», вытекает тот факт, что это понятие невозможно рассматривать с позиции единого значения «перевозочных средств». К тому же, в специальном юридическом значении понятие «транспортное средство» в области железнодорожного значения обладает широким толкованием, учитывая тот факт, что, по сути, функционирование самих железнодорожных перевозочных средств, невозможно без использования соответствующих приспособлений (например, рельсовые пути, контактная сеть, прочие элементы инфраструктуры).

Так, п. 11 ст. ФЗ «О транспортной безопасности» рассматривает транспортное средство в обобщающем значении, с учетом отсылок на соответствующие транспортные кодексы и уставы в целях установления конкретного смысла каждого из видов транспортных средств [2]. Исходя из этого, по смыслу данного акта под транспортными средствами стоит понимать воздушные суда, морские суда, речные суда (кроме

маломерных, прогулочных, спортивных парусных, самоходных судов), подвижной железнодорожный состав, подвижной состав автомобильного транспорта, включая и подвижной состав городского наземного электротранспорта.

Как результат, любые элементы инфраструктуры, хотя и включены законодателем в понятие транспорта, одновременно они выступают в качестве составляющего более расширенного понятия, которое называется «транспортным комплексом».

Говоря непосредственно об автотранспорте, возникает вопрос, при каких условиях он будет являться источником повышенной опасности. Автомобиль, который стоит неподвижно (к примеру, он расположен на открытом участке дороги, в светлое время суток и при этом отсутствует водитель) не может призываться в качестве источника повышенной опасности [10, с. 50]. В связи с тем, что вред, причиненный таким источником должен возмещаться по общим основаниям гражданского законодательства, а именно – при наличии вины, то вины владельца неподвижно стоящего транспортного средства, зачастую, не имеется. Такой вывод вытекает из положений ст. 1079 ГК РФ, где указано признание источником повышенной опасности деятельность, которая создает такую опасность для окружающих. Говоря иначе, самой общественно-опасной для окружающих деятельности не может быть без ее непосредственной связи с человеческой деятельностью или не обусловленной при этом вредоносными свойствами самого объекта.

Поскольку было установлено, что транспортное средство признается источником повышенной опасности ввиду вероятности причинения вреда из-за невозможности его полной подконтрольности со стороны человека, то неподвижно стоящее транспортное средство не может признаваться источником повышенной опасности. При этом крайне важно не путать ситуацию, при которой, автомобиль стоит неподвижно, но в то же время является участником дорожного движения, например при остановке на запрещающий сигнал светофора. В этом случае автомобиль будет признан источником повышенной опасности.

Неизменной будет и ситуация, в случае парковки в неполюженном месте. Так как на момент отсутствия в нем человека, автомобиль не обладает опасными свойствами для окружающих (исключение составляют масса, габариты, которые могут сыграть свою роль в случае ограниченной видимости).

Так на основании проведенного анализа термина «источник повышенной опасности» в аспекте возможности отнесения к нему транспортного средства, можно выработать определение понятия транспортного средства в качестве источника повышенной опасности. Под таковым стоит понимать устройство, что предназначено в целях перевозки пассажиров, грузов и оборудования, проявляющее в процессе движения вредоносное свойство, которое не поддается полному контролю со стороны человека, ввиду невозможности торможения, что обусловлено большой массой данного устройства и возможностью развивать высокую скорость.

Подобная правовая конструкция дает возможность более точной квалификации возникающих в результате причинения вреда транспортным средством, зачастую ввиду ДТП, правоотношений, с точки зрения реализации положений и норм ГК РФ об ответственности по ст. 1079.

### *Список литературы*

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // Собрание законодательства РФ, 1996, № 5, ст. 410.
2. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ, 12.02.2007, № 7, ст. 837.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст. 4873.
4. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства РФ, 10.07.1995, № 28, ст. 2681.
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 2003, № 2, ст. 169.
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.12.2016) // Собрание законодательства РФ, 12.02.2007, № 7, ст. 837.
7. *Матвеев Г.К.* Основания гражданско-правовой ответственности. М.: Юрид. лит., 1970. 312 с.
8. *Собчак А.А.* О понятии источника повышенной опасности в гражданском праве // Правоведение, 1964. № 2. С. 144-147.
9. *Топоров Н.* Источник повышенной опасности // Рабочий суд. 1926. № 19. С. 11-75.

10. *Шахматов А.В., Бухаров В.Н.* К вопросу о содержании понятия источника повышенной опасности // Журнал правовых и экономических исследований, 2009. № 1. С. 47-52.
11. *Шишкин С.К.* Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, по российскому гражданскому праву: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2004. 192 с.