

ИСТОРИЯ ИНСТИТУТА ИСТОЧНИКА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Шлеинов А.А.

*Шлеинов Артемий Александрович – магистр права, помощник юрисконсульта,
Общество с ограниченной ответственностью «Гарант», г. Москва*

Аннотация: в данной статье рассмотрено развитие такого института гражданского права как источник повышенной опасности. Актуальность данного исследования связана с тем, что в современном научном юридическом мире этот институт является незаслуженно забытым, а потому исследование его происхождения и развития поможет заново обратить внимание на такой важный институт.

Ключевые слова: гражданское право, источник повышенной опасности, развитие гражданско-правового института, история становления, гражданско-правовой институт.

Понятие источника повышенной опасности неразрывно связано с научно-техническим прогрессом. В процессе развития техники и технологий выявилось, что определённые виды деятельности человека могут быть особо опасны для окружающих, связаны с «объективной возможностью умаления личных или имущественных благ» [12, с. 111]. В результате осуществления такой деятельности (или владения и пользования определёнными вещами, по иной точке зрения) резко возрастает вероятность ненамеренного причинения вреда, без вины его причинителя.

До появления концепции источника повышенной опасности, вина, в той или иной форме, традиционно рассматривалась как неотъемлемый элемент состава гражданско-правового правонарушения. В контексте обязательств, возникающих вследствие причинения вреда, это означает, что причинитель вреда имуществу или личности потерпевшего вред, несёт ответственность перед последним лишь при наличии виновных, умышленных или неосторожных, действий (или бездействия) со стороны причинителя вреда. Исключением из этого правила стало причинение вреда источником повышенной опасности.

Известно, что попытки разрешения проблем, связанных с причинением вреда в результате создания «повышенной опасности», обусловлены началом бурного развития научно-технического прогресса во второй половине XIX века. Эти процессы, наряду с другими факторами, обусловили тенденцию девальвации вины в гражданском праве как условия ответственности. [13 с. 280] Повышенная ответственность за причинение вреда владельцами «опасных предприятий» (прежде всего железнодорожных) была предусмотрена уже 1838 году прусским законом «О железных дорогах», который ввёл ответственность предприятий железнодорожного транспорта, возлагая на предприятие обязанность возмещения личного и имущественного вреда, причинённого в результате деятельности железной дороги, при этом предприятие возмещало его во всех случаях, если только не доказывало, что вред был причинён по вине самого потерпевшего или в результате внешнего неотвратимого случая.

Железные дороги – самые первые по времени возникновения источники повышенной опасности.

Вскоре аналогичные законы были приняты в других немецких государствах, и в 1869 году в Австрии. В 1871 году в Германии был принят имперский закон «Об ответственности», действующий до сих пор. В 1905 году в Швейцарии был принят закон, устанавливающий особую ответственность не только при эксплуатации, но и при строительстве железных дорог.

«Идея повышения опасностей», как некоторое «этическое оправдание для привлечения к ответственности того, кто оказался лишь случайной и невольной причиной вреда», была предложена немецким юристом М. Рюmeliном: «тот, кто своей деятельностью повышает опасности для окружающих свыше обычного уровня, должен нести на себе и ответственность за это повышение». Для обоснования возложения подобной ответственности использовалась также «идея риска», выдвинутая французской юриспруденцией: всякий, кто действует, должен нести на себе риск за все случайные последствия своей деятельности [11, с. 287-288].

В конце 19 века в истории развития ответственности «за вину» и ответственности без вины наступил новый этап.

Начало этого периода совпало с началом промышленной революции, давшей мощный толчок развитию производительных сил, в том числе источников повышенной опасности, приведшей к углублению общественного разделения труда, усилению взаимосвязей между различными участниками гражданского оборота, возникновению монополий.

Усиление начала ответственности независимо от вины до непреодолимой силы выразилось в постепенном появлении в нормативных актах новых видов ответственности собственников или пользователей за вред, причиненный принадлежащими им вещами, в частности, дикими животными, разрушающимися строениями и т.п. [14, с. 118].

Однако определяющей тенденцией развития гражданско-правовой ответственности в странах Запада является отказ от принципа вины как одного из основных условий ответственности. Это связано, прежде всего, с использованием на производстве, в быту новых машин, товаров, технологических процессов, которые неподконтрольны человеку и поэтому могут причинить ущерб и при отсутствии вины в поведении их владельца.

В России статьёй 683 Свода законов Российской Империи, созданном при Николае I, устанавливалась обязанность возмещения вреда железнодорожными и пароходными компаниями, однако при соблюдении принципа установленной вины управления предприятием или агентов [5]. Таким образом, до революции понятие источника повышенной опасности не было выработано. Наиболее близкими к современному понятию были статьи 120 и 121 Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, в соответствии с которыми, хозяин животного нес безоговорочную ответственность за вред, причиненный диким животным, содержащимся в домашних условиях. Вместе с тем, собственник домашнего животного освобождался от ответственности, если причинение вреда было вызвано действиями самого потерпевшего или случайными, непредвиденными обстоятельствами, но вина собственника так или иначе устанавливалась [6, с. 8].

В книге пятой проекта Гражданского уложения, представленной в Государственную думу в 1913 г., возложение повышенной ответственности предусматривалось ст. 2621 и 2622. Ст. 2621 проекта устанавливала ответственность за причинение смерти или телесное повреждение «вследствие опасностей, сопряженных с железнодорожным движением». Основаниями освобождения владельца железной дороги (под которой понимался «всякий рельсовый путь, независимо от рода двигательной силы») являлись:

1. непреодолимая сила,
2. «непредотвратимое деяние лиц, не принадлежащих к составу служащих или рабочих железной дороги»
3. «злой умысел или грубая неосторожность самого погибшего или пострадавшего».

Ст. 2622 говорила об ответственности в случае причинения кому-либо смерти или телесного повреждения «на фабрике, заводе или горном промысле вследствие действия машин или других орудий или вследствие каких-либо опасных для жизни и здоровья условий данного производства, а равно в случае причинения кому-либо смерти или телесного повреждения при особо опасных строительных предприятиях, как-то: при сооружении туннелей, мостов, портов и т. п.». Условия ответственности «владельца предприятия» были те же, что и в ст. 2621.

Впервые термин «источник повышенной опасности» использован в Гражданском кодексе РСФСР, введенным в действие постановлением ВЦИК от 11 ноября 1922 года, в статье 404. Как указывалось в этой статье, лица и предприятия, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, как-то: железные дороги, трамвай, фабрично-заводские предприятия, торговцы горючими материалами, держатели диких животных, лица, возводящие строения и иные сооружения, и т.п., отвечают за вред, причиненный источником повышенной опасности», говорилось: «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» [8, с. 137].

Указанное нормативное определение, не раскрывая понятия «источник повышенной опасности», тем не менее, закрепляет основания ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности и вводит новеллу: ответственность за невиновное причинение вреда, а также впервые вводит в оборот само понятие.

Известно, что проект Русского гражданского уложения использовался при разработке проекта ГК РСФСР 1922 г. Специальные деликты, предусмотренные в ст. 2621 и 2622 проекта РГУ, были закреплены в ст. 404 ГК 1922 г. [7, с. 20-21].

При этом очевидно, что появлению нового абстрактного понятия «источник повышенной опасности» мы обязаны стремлению к лаконичности разработчиков первого советского Гражданского кодекса, количество статей которого в несколько раз меньше, чем в проекте РГУ. Сходные деликты были объединены в одну статью, вследствие чего появилась необходимость закрепления за всеми повышенно-опасными объектами единого термина. Кроме владельцев «опасных предприятий» в перечень владельцев источников повышенной опасности ст. 404 ГК 1922 г. Попали также субъекты виновной ответственности по ст. 2635 и 2636 проекта РГУ – лица, в «заведовании» которых находятся машины, паровые котлы и другие «опасные предметы», а также лица, в «пользовании» которых находится «животное (дикое или домашнее)» [7, с. 22-23].

Состоявшееся объединение норм можно оценить положительно, вместе с тем нельзя не заметить, что и породило неясность и споры относительно содержания нового понятия.

В ст.404 ГК 1922 года был указан примерный перечень объектов, в связи с которыми деятельность приобретает повышенную опасность. И для определения на практике является тот или иной вид деятельности источником повышенной опасности для окружающих был установлен общий критерий, исходя из характера объектов, перечисленных в ст.404 ГК [8, с. 152].

Гражданский кодекс РСФСР 1964 года принципиально не изменил норму в части понятия источника повышенной опасности, но из неё был изъято такое основание освобождения от ответственности, как грубая небрежность. Тем не менее, статьями 458 Гражданского кодекса РСФСР и 132 Основ гражданского законодательства СССР было установлено, что при выявленной грубой неосторожности потерпевшего, размер возмещения вреда мог быть снижен или в возмещении вреда могло быть отказано (если иное не установлено другими нормативными актами) [9, с. 11].

Идентично была сформулирована часть 1 статьи 128 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 года (с той лишь разницей, что термины «организации» и «владельцы автомобилей» были заменены соответственно терминами «юридические лица» и «владельцы автотранспортных средств») [10, с. 12-18].

Норма абз. 1 п. 1 ст. 1079 ГК РФ содержит перечень видов деятельности, создающей повышенную опасность для окружающих. Таковой признается деятельность, связанная «с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.)». Кроме перечисления этих видов деятельности законодатель говорит об источнике повышенной опасности – некоем явлении, которым причиняется вред, и которым можно владеть.

Гражданским кодексом Российской Федерации было закреплено, что для освобождения от ответственности за причинение вреда, владелец источника повышенной опасности должен доказать, что вред был причинён по умыслу потерпевшего или в силу обстоятельств непреодолимой силы. Кроме того, он может быть освобождён от ответственности полностью или частично по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 Гражданского кодекса РФ, а именно если грубая неосторожность самого потерпевшего способствовала причинению вреда [1].

В российском законодательстве есть множество нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность и обращение таких предметов гражданских правоотношений, которые подпадают под признаки источника повышенной опасности (О промышленной безопасности опасных производственных объектов, об использовании атомной энергии и т.д., Воздушный кодекс РФ и т.д.), однако не содержащих указание на то, что предмет их регулирования является источником повышенной опасности, что, безусловно, является ошибкой законодателя и существенным препятствием в установлении чёткого законодательного регулирования источника повышенной опасности [2], [3], [4].

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (в ред. от 01.06.2015 г.) // Собрание законодательства РФ, 1996. № 5. Ст. 410.
2. О промышленной безопасности опасных производственных объектов: Федер. закон от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ (в ред. от 31.12.2014 г.) // Собрание законодательства РФ, 1997. № 30. Ст. 3588.
3. Об использовании атомной энергии Федеральный закон от 21 ноября 1995 г. № 170-ФЗ (в ред. от 02.07.2013 г.) // Собрание законодательства РФ, 1995. Ст. 4552.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (в ред. от 14.10.2014 г.) // Собрание законодательства РФ, 1997. № 12. Ст.1383.
5. Свод законов Российской империи (Том X, часть первая, книга вторая): собрание законодательства от 13 января 1835 г. // Полный Свод законов Российской империи / А.А. Добровольский. Спб.: Государственная типография, 1911. Книга 2.
6. *Абрамов С.Н., Попов А.Ф.* Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата / Законодательство, 2004. № 1. С. 8.
7. *Рожкова М.А.* Об источнике повышенной опасности // Вестник ВАС РФ. 2005. № 2. С. 20–23.
8. *Новицкая Т.Е.* Гражданский кодекс РСФСР 1922 года / Т.Е. Новицкая. М.: «Зерцало-М», 2012. 137, 152 с.
9. *Майданик Л.А.* Соотношение норм ГК РСФСР, регулирующих ответственность за причинение вреда. / Л.А. Майданик. М.: Советская юстиция, 1970. 11 с.
10. *Тебряев А.А.* О понятии источника повышенной опасности // Юрист, 2003. № 3. С. 12-18.
11. *Покровский И.А.* Основные проблемы гражданского права. / И.А. Покровский. М.: Статут, 1998. 287–288с.
12. *Красавчиков О.А.* Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. / О.А. Красавчиков. М.: Юридическая литература, 1966. 111 с.

13. *Кулагин М.И.* Предпринимательство и право: опыт Запада. Избранные труды / М.И. Кулагин. М.: Юрист, 1997. 280 с.
14. *Яичков К.К.* Гражданское и торговое право капиталистических государств / К.К. Яичков. М.: Международные отношения, 1986. 118 с.