

явлением о предоставлении земельного участка для строительства. Невозможность дальнейшей реализации процедуры предоставления земельного участка заключается в том, что орган, уполномоченный на распоряжение земельным участком, не может принять соответствующее решение при отсутствии акта о выборе земельного участка.

Таким образом, для того чтобы получить мотивированное решение компетентного органа и с целью обжалования его по существу заявителю приходится в судебном порядке требовать от органа местного самоуправления обеспечить выбор земельного участка и направить акт о выборе в компетентный орган. Такие формальные судебные процессы не только занимают значи-

тельное количество времени, что может повлечь для застройщика неблагоприятные последствия в виде убытков, но и приводят к чрезмерной загруженности судей.

Как правило, при четкой регламентации полномочий при решении тех или иных вопросов и установлении обязанностей в законе уменьшается вероятность превышения соответствующими органами и должностными лицами своих полномочий и переоценки своей роли. Поэтому необходимо на законодательном уровне определить роль органов местного самоуправления в процедуре предоставления для строительства земельных участков, находящихся в государственной собственности или собственности на которые не разграничена.

УДК 347.1

ОСОБЕННОСТИ ДОКАЗЫВАНИЯ ПО ГРАЖДАНСКИМ ДЕЛАМ О ВОЗМЕЩЕНИИ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ Civil Cases Proof Peculiarities of Road Traffic Accidents Damages

Д. Н. Поляков – преподаватель кафедры гражданского права Омской юридической академии

D. N. Polyakov – Teacher of the Civil Law Chair of the Omsk Law Academy

Аннотация. В настоящей статье автором раскрываются особенности доказывания по гражданским делам о возмещении вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия, в части определения надлежащего ответчика (должника). При этом приводится анализ соответствующих норм Гражданского кодекса Российской Федерации, регламентирующих правила и условия возникновения гражданской ответственности за причинение вреда в результате использования транспортного средства как источника повышенной опасности.

The author reveals proof peculiarities in civil cases of reparation of damages harmed by road traffic accident, in relation to the determination of a respondent (debtor). In the article are analyzed the appropriate norms of the RF Civil code regulating the rules and conditions of civil liability for damage caused by using a transport facility as a source of danger.

Ключевые слова: владелец источника повышенной опасности, дорожно-транспортное происшествие, ответственность за причиненный вред, проявление вредоносности транспортного средства, недвижимое состояние транспортного средства.

An owner of the source of danger, road traffic accident, liability for the damage caused, display of transport facility harmfulness, immovable state of a transport facility.

Статья 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) определяет общие основания ответственности за причинение вреда личности или имуществу гражданина или юридического лица.

Вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда. Законом или договором может быть установлена обязанность причинителя вреда выплатить потерпевшим компенсацию сверх возмещения вреда.

Лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине. Законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя вреда. Вред, причиненный правомерными действиями, подлежит возмещению в случаях, предусмотренных законом. В возмещении вреда может быть отказано, если вред причинен по просьбе или с согласия потерпевшего, а действия причинителя вреда не нарушают нравственные принципы общества.

Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (ст. 1079 ГК РФ). Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пп. 2 и 3 ст. 1083 ГК РФ.

По смыслу приведенных выше норм обязанность возмещения вреда возлагается не на водителя, а на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством и т. п.). При этом практика показывает, что водитель транспортного средства и его владелец не всегда совпадают в одном лице.

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источ-

ником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником. При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ).

Из системного толкования ст.ст. 1064, 1079 ГК РФ следует, что вред, причиненный виновным владельцем источника повышенной опасности, возмещается невиновному собственнику транспортного средства (вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях).

Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновения транспортных средств) третьим лицам (ст. 1079 ГК РФ). По заявлению потерпевшего и в его интересах суд вправе возложить на лиц, совместно причинивших вред, ответственность в долях, определив их применительно к правилам, предусмотренным п. 2 ст. 1081 ГК РФ (ст. 1080 ГК РФ).

Итак, приведенные выше нормы ГК РФ в части возмещения вреда, причиненного в результате ДТП, приводят правоприменителя к выводу, что в гражданском процессе по делам о дорожно-транспортных происшествиях, обусловленных взаимодействием транспортных средств, доказыванию подлежат: наличие правонарушений в деяниях владельцев, факт причинения вреда, причинная связь между наличием правонарушений в деяниях владельцев и фактом причинения вреда, вина. При этом, по нашему мнению, данный алгоритм доказывания относится ко всем без исключения гражданским делам о возмещении вреда от ДТП. Кроме того, особую роль при рассмотрении дел о дорожно-транспортных происшествиях, обусловленных взаимодействием источников повышенной опасности, играет определение проявления их специфической вредоносности.

Согласно положениям ст. 1079 ГК РФ имущественная ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности окружа-

ющим, в рассматриваемом случае – транспортным средством, находящимся в эксплуатации, наступает только тогда, когда вред возник в результате действия источника повышенной опасности (в нашем случае – движения автомобиля).

Иначе говоря, для применения нормы, содержащейся в ст. 1079 ГК РФ, необходимо установить причинную связь между возникновением вреда и проявлением характерной (специфической) вредоносности транспортного средства при его эксплуатации.

На практике принято считать, что под действие ст. 1079 ГК РФ стоящее транспортное средство не подпадает. По существующему мнению, основанному на результатах анализа причин многих дорожно-транспортных происшествий и причинно действующих факторов, данное утверждение верно не всегда. Оно должно быть связано с оценкой действия (бездействия) лица, управлявшего этим транспортным средством до приведения его в неподвижное состояние, и с учетом вышеизложенного состоятельно только в следующих случаях:

1) когда транспортное средство стояло в установленном месте, не представляя опасности для движения наехавшего на него автомобиля (наезд на неподвижное препятствие);

2) когда транспортное средство, для движения которого была создана опасность водителем другого транспортного средства, остановилось до момента столкновения, и транспортное средство, представлявшее опасность для движения, столкнулось с уже остановившимся автомобилем;

3) когда до удара остановилось само транспортное средство, представлявшее опасность, то рассматривается случай, когда транспортное средство, водителем которого была создана опасность для движения другого транспортного средства, с момента начала остановки (неподвижного состояния) до момента удара уже не представляло опасности для движения столкнувшегося с ним автомобиля, и водитель столк-

нувшегося автомобиля имел техническую возможность остановить управляемый автомобиль до момента начала остановки того автомобиля, в который ударил (до момента столкновения он тем более имел такую возможность), или проследовать мимо него без удара. В этом случае отсутствует причинная связь между даже неправомерной остановкой первого транспортного средства и наступлением наезда.

Между тем отнесение конкретного дорожно-транспортного происшествия к тому или иному случаю находится в компетенции суда и может быть осуществлено, в частности, с использованием специальных познаний в области дорожно-транспортной экспертизы при условии установления в судебном процессе достаточно полных и конкретных исходных данных по обстоятельствам дорожно-транспортного происшествия, относительно которых поставлены вышеперечисленные вопросы.

Вопрос о том, двигался ли автомобиль в момент удара или находился в неподвижном состоянии, с экспертных позиций находится в компетенции транспортно-трассологической экспертизы и может быть решен при наличии в распоряжении эксперта достаточной следовой информации по данному дорожно-транспортному происшествию. В противном случае этот вопрос будет решаться только судом по результатам судебных действий.

Стало быть, процесс доказывания по гражданским делам о возмещении вреда, причиненного в результате ДТП, наибольшую сложность на практике представляет в части определения надлежащего ответчика, поскольку, кроме его правового статуса «владелец источника повышенной опасности», необходимо устанавливать еще и наличие его вины в действиях в случаях взаимодействия (столкновения) транспортных средств. Транспортное средство же должно причинять вред только в его движении, то есть в проявлении своего вредоносного свойства.