

Кроме того, обращает на себя внимание тот факт, что п. 4 ст. 1253.1 ГК РФ не предусматривает разграничения мер юридической ответственности от иных мер защиты субъективных прав, не сопряженных с гражданско-правовой ответственностью. Вследствие этого возникает проблема выбора мер реагирования, которые можно применять к информационному посреднику.

Анализ ст. 1250 ГК РФ допускает решение этой проблемы путем исчерпывающего описания ситуаций, когда нужно применять меры защиты субъективных прав, а когда – юридической ответственности. Среди них публикация решения суда о допущенном нарушении (п. 5 ч. 1 ст. 1252), пресечение действий, нарушающих исключительное право на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации либо создающих угрозу нарушения такого права (п. 2 ч. 1 ст. 1252), а также изъятие и уничтожение контрафактных материальных носителей (п. 4 ч. 1 ст. 1252). Вместе с этим на основании ч. 5 ст. 1250 ГК РФ действия, направленные на нарушение интеллектуальных прав, должны быть прекращены.

Удаление материалов, нарушающих интеллектуальные права, а также ограничение доступа к ним – это меры по пресечению действий, нарушающих исключительные права или создающих угрозу их нарушения. Положения ч. 4 ст. 1253.1 должны решать ту же проблему, что и положения ч. 5 ст. 1250 ГК РФ, однако изложены они крайне не-

удачно. Отсылки к ч. 1 ст. 1250, ч. 1 ст. 1251 и ч. 1 ст. 1252 ГК РФ, находящиеся в ч. 4 ст. 1253.1 ГК РФ, излишни. Часть 1 ст. 1250 ГК РФ содержит неконкретизированную отсылку к другим положениям ГК РФ, в которых перечисляются способы и меры защиты субъективных прав, тогда как ч. 1 ст. 1251 ГК РФ содержит лишь примерный перечень мер защиты нарушенных личных неимущественных прав, включая компенсацию морального вреда. Часть 1 ст. 1252 ГК РФ содержит перечень различных мер защиты исключительных прав, в том числе возмещение убытков. Однако и то, и другое – это меры гражданско-правовой ответственности, которые в соответствии с ч. 4 ст. 1253.1 не должны применяться к информационному посреднику. Налицо юридическая коллизия, суть которой в том, что информационный посредник, освобожденный от привлечения к гражданско-правовой ответственности, вместе с тем может быть ей подвергнут в виде возмещения убытков или компенсации морального вреда. Эта ситуация требует разрешения путем введения в действующее законодательство специальной коллизионной нормы, устраняющей описанное противоречие.

С учетом изложенного предлагается дополнить ст. 1253.1 ГК РФ законодательным определением понятия информационного посредника, а также перечнем возможных информационных посредников с указанием их прав и обязанностей.

Филипсон К.Ю.

Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ СТАТЬИ 1079 ГК РФ

Согласно действующему гражданскому законодательству вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. В то же время законом предусмотрена возможность привлечения к гражданско-правовой ответственности лиц, не являющихся причинителями вреда. В соответствии с п. 2 ст. 1069 ГК РФ владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный

этим источником, 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. Однако 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.

Под противоправными действиями других лиц следует понимать незаконное завладение источником повышенной опасности с целью либо без цели хищения (ст. 158, 166 УК РФ). При этом вина владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания может выражаться в предоставлении доступа к нему третьих лиц, отсутствия надлежащей охраны и др.¹ Кроме этого ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, может быть возложена на законного владельца передавшего полномочия по владению этим источником повышенной опасности лицу, не имеющему права в силу различных оснований владеть источником повышенной опасности, о чем было известно законному владельцу на момент передачи полномочий².

Приведем пример из судебной практики. Гражданка Ч. (истец) обратилась в суд с иском к гражданке М. (ответчику) о компенсации морального вреда, причиненного источником повышенной опасности. Истец в исковом заявлении указала на то, что она является дочерью гражданки Д., на которую гражданин Республики Молдова М., управляя транспортным средством, совершил наезд. Гражданка Д. от полученных телесных повреждений скончалась на месте дорожно-транспортного происшествия. По данному факту было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. М. скрылся от органов предварительного следствия, в связи с чем был объявлен в федеральный розыск.

Как следует из материалов уголовного дела собственником транспортного средства (источника повышенной опасности) является М. (ответчица по гражданскому делу), которая передала свой автомобиль М. в пользование. М. на момент дорожно-транспортного происшествия не был включен ответчицей М. в страховой полис ОСАГО, не имел водительского удостоверения (использовал поддельное водительское удостове-

рение на право управления транспортным средством на имя Ф.).

Суды первой и апелляционной инстанций отказали в удовлетворении исковых требований по компенсации морального вреда, причиненного источником повышенной опасности, обосновав свои решения тем, что собственник транспортного средства, реализуя предусмотренные ст. 209 ГК РФ права собственника, совершил действия, направленные на передачу имущества во временное владение М. Таким образом, согласно ст. 1079 ГК РФ законным владельцем источника повышенной опасности выступает М., который и причинил вред гражданке Д. (матери истца).

Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации не согласилась с выводами судов предыдущих инстанций и направила дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции. Судебная коллегия ВС РФ по гражданским делам, изучив материалы дела, установила, что ответчица М., являясь законным владельцем источника повышенной опасности, не проявила должной добросовестности, разумности и осмотрительности в процессе реализации своих прав, что выразилось в передаче источника повышенной опасности без установления наличия у М. права на управление транспортным средством (водительского удостоверения) и без включения М. в страховой полис ОСАГО. На основании изложенного суд определил, что законный владелец транспортного средства допустил грубое нарушение п. 2 ст. 209 ГК РФ, что повлекло за собой причинение вреда жизни и здоровью третьих лиц. Положениями п. 2 ст. 209 ГК РФ закреплено, что совершение собственником по своему усмотрению в отношении принадлежащего ему имущества любых действий не должно противоречить закону и иным правовым актам и нарушать права и охраняемые законом интересы других лиц.

На наш взгляд, судебная коллегия Верховного Суда Российской Федерации вынесла правильное решение лишь в части. Несомненно, в рассматриваемой ситуации

¹ О некоторых вопросах применения законодательства о возмещении вреда, причиненного окружающей среде : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 30.11.2017 № 49.

² О практике применения судами норм о компенсации морального вреда : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15.11.2022 № 33.

собственник источника повышенной опасности проявил грубую неосторожность при передаче транспортного средства лицу, не уполномоченному на управление автомобилем, что повлекло за собой смерть потерпевшей и причинение морального вреда её близким лицам. Однако возникает следующий вопрос: обязан ли собственник (ссудодатель) транспортного средства при заключении договора безвозмездного пользования (ссуды) самостоятельно включать ссудополучателя в страховой полис ОСАГО? Следует отметить, что в гл. 36 ГК РФ, посвященной договору безвозмездного пользования, не закреплена обязанность ссудодателя в обязательном порядке осуществлять страхование передаваемого имущества либо страхование гражданской ответственности лица, которому переходит имущество, являющегося источником повышенной опасности.

Полагаем, что для ответа на поставленный вопрос необходимо обратиться к ст. 689 ГК РФ, системное толкование которой позволяет сделать вывод, что к отношениям, возникшим вследствие заключения договора безвозмездного пользования, могут применяться нормы, устанавливающие содержание договора аренды транспортного средства без экипажа. Суды также приходят к единому мнению о том, что договоры аренды транспортных средств и безвозмездного пользования обладают схожими признаками¹.

Согласно ст. 644 и 646 ГК РФ, если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства без экипажа, арендатор несет расходы на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности.

Таким образом, в случае передачи транспортного средства на возмездной основе на его собственнике не лежит обязанность по внесению арендатора в полис

ОСАГО, что подтверждается материалами судебной практики.²

Указанная позиция законодателя и судебной практики полностью соотносится с положениями ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – ФЗ № 40). Владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, которые установлены законодательством, страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. В части 2 приведенной статьи в качестве законного владельца транспортного средства может выступать не только собственник, но и лицо, которое получило транспортное средство в хозяйственное ведение, оперативное управление или безвозмездное пользование.

Из смысла приведенных положений ГК РФ и ФЗ № 40 в их взаимосвязи следует, что собственник источника повышенной опасности (транспортного средства), передавший полномочия по владению этим транспортным средством лицу на безвозмездной основе без внесения его в полис ОСАГО, в случае причинения вреда в результате неправомерного использования таким лицом транспортного средства не будет нести совместную с ним ответственность.

В заключение отметим, что в целях совершенствования практики применения ст. 1079 ГК РФ необходимо внести соответствующие разъяснения по рассматриваемому вопросу в постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина».

¹ Подкопаев М.В. Безвозмездное пользование имуществом при нахождении на УСН // Аптека: бухгалтерский учет и налогообложение. 2023. № 6.

² Определение Верховного Суда РФ от 29.10.2019 № 60-КГ19-2.

Богданов А.М.

Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ РЕАЛИЗАЦИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ СОТРУДНИКАМИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ

Органы внутренних дел на транспорте, являясь неотъемлемой частью системы органов внутренних дел Министерства внутренних дел Российской Федерации, обладают специфическими особенностями, имеют самостоятельную сферу деятельности и созданы с целью обеспечения общественной безопасности и общественного порядка на железнодорожном, воздушном, речном и морском каботажном транспорте.

Деятельность транспортной полиции регулируется нормативными правовыми актами различного уровня. Среди них приоритетное значение имеют федеральные законы, такие как УК РФ, КоАП РФ, устанавливающие круг общественно опасных деяний и административных правонарушений, а также меры воздействия к лицам их совершившим. Для разграничения сфер деятельности подразделений МВД России, правового регулирования направлений оперативно-служебной деятельности применяются ведомственные приказы МВД, в которых определены основные задачи и функции данных подразделений.

К основным задачам подразделений ОВД на транспорте относятся обеспечение безопасности граждан, защита общества и государства от противоправных посягательств, охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений и другие.

Задачи, решаемые в процессе реализации своих функций органами внутренних дел на транспорте, совпадают с задачами территориальных подразделений полиции, при этом имеют определенные отличия:

во-первых, производственные факторы, такие как круглосуточный режим работы аэропортов, вокзалов, постоянно меняющиеся потоки людей, концентрация товарно-материальных ценностей, интенсивность

изменения оперативной обстановки и другие подобные факторы¹;

во-вторых, сотрудники полиции на транспорте нередко вынуждены действовать в условиях ограниченного времени пребывания пассажиров на территории вокзалов или непосредственно на транспорте. Поэтому действия по пресечению правонарушения, осуществление задержания и доставление лица, его совершившего, в ОВД требует от сотрудника знаний, навыков и умений, необходимых для выполнения служебной задачи;

в-третьих, ситуации, требующие самостоятельного принятия оперативных решений и оценки их правомерности. Нередко отсутствует возможность получить своевременно оперативную информацию или помощь при осуществлении задержания лица. При этом незамедлительное реагирование на правонарушения граждан требует прочных знаний содержания установленных нормативными правовыми актами запретов.

Данные факторы диктуют необходимость разработки пошаговых типовых инструкций, проведения инструктажей, отработки и доведения действий сотрудников полиции до навыка, с опорой на знания нормативных правовых актов, созданных для реализации отношений в сфере органов внутренних дел на транспорте².

К нормативным правовым актам, регламентирующим деятельность строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции, относится приказ МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 «Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России», где содержатся особенности организации службы на объектах железнодорожного транспорта и метрополитена. В данном приказе говорится о необходимости поддержания общественного порядка, предупреждения и пресечения

¹ Сосновская Ю.Н., Маркова Э.В. Проблемные вопросы в правовом регулировании деятельности органов внутренних дел на транспорте // Вестник экономической безопасности. 2019. № 1. С. 193-196.

² Там же.