Содержание

Введение

Глава 1. Понятие услуг по перевозке пассажиров и грузобагажа

1.1 Место железнодорожных услуг в системе российского права

1.2 Понятие услуг перевозки пассажиров и грузобагажа

Глава 2. Перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа

2.1 Перевозка пассажиров

2.2 Перевозка багажа, грузобагажа

2.3 Порядок оказания услуг по перевозкам грузов

2.4 Обязательное и добровольное страхование пассажиров и порядок выплаты страховой суммы

Заключение

Библиографический список

Введение

Актуальность темы исследования. Понятие "транспортные услуги" собирательное и включает деятельность по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также связанные с перевозочным процессом услуги, в том числе экспедиционные услуги, услуги по погрузке и выгрузке грузов, буксировку и т.д. Основным видом транспортных услуг является перевозка, т.е. пространственное перемещение грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Помимо основной цели перевозки транспортные средства могут использоваться для проведения досуга. К примеру, широко распространены морские и речные круизы, прогулки.

Поскольку регулирование отношений в области транспорта невозможно без учета особенностей транспорта определенного вида, Гражданский кодекс РФ устанавливает лишь общие правила перевозки, хранения грузов и багажа, транспортно-экспедиционного обслуживания. При этом ряд норм ГК РФ, посвященных транспортным услугам, носит отсылочный характер.

Кроме того, в области транспорта действует много международных договоров, которые не только унифицируют регулирование международных перевозок, но и оказывают влияние на внутреннее законодательство.

Вместе с тем наличие специального законодательства не исключает применения к транспортным услугам положений законодательства о защите прав потребителей.

В преамбуле Закона о защите прав потребителей указывается, что этот Закон регулирует отношения, возникающие между потребителями и изготовителями, исполнителями, продавцами при продаже товаров (выполнении работ, оказании услуг), устанавливает права потребителей на приобретение товаров (работ, услуг) надлежащего качества и безопасных для жизни, здоровья, имущества потребителей и окружающей среды, получение информации о товарах (работах, услугах) и об их изготовителях (исполнителях, продавцах), просвещение, государственную и общественную защиту их интересов, а также определяет механизм реализации этих прав.

На применение законодательства о защите прав потребителей к отношениям, возникающим из договоров об оказании транспортных услуг, указывается в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. N 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей".

Хотя в Постановлении прямо назван только один вид транспортных услуг - перевозка, указанный специальный режим распространяется и на иные транспортные обязательства, включая обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, транспортно-экспедиционные обязательства.

Степень научной разработанности. Наиболее известные работы по данной проблематике принадлежат таким ученым как Абова Т.Е., Агарков М.М., Александров-Дольник М.К., Алексеев С.С. Апполонов Е.В., Астановский Г.Б., Астахова Е.Н., Баукин В.Г., Брагинский М.И., Братчикова Н.В., Витрянский В.В., Горюнов А.В., Залесский В.В., Егиазаров В.А., Корнеев В.Г., Масевич М.Г., Моргунова Г.В., Нарозников Н.К. Петров И.Н., Победоносцев К.П., Рапопорт Л.И., Расулов А.В., Романович А.Н., Садиков О.Н., Смирнов В.Т., Тарасов М.А., Ткаченко Е.В., Тютрина Н.Н., Фалькович М.С., Хаскельберг Б.Л., Ходунов М.Е., Шмелев В.В., Шершеневич Г.Ф., Яичков К.К., и другие авторы.

Однако проблематика исследования не исчерпана, прежде всего, это объясняется изменениями законодательства, новыми нормативно-правовыми актами.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие по поводу перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

Целью исследования является рассмотрение и актуализация вопросов, касающихся понятия договора пассажиров и багажа железнодорожным транспортом и выявление проблем при этом возникающих.

Целевая направленность исследования обусловила необходимость решения следующих задач:

- рассмотрение понятия железнодорожных транспортных услуг;

- определение понятия договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом;

- рассмотрение договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом;

- анализ элементов обязательства по перевозке, а также прав и обязанностей сторон;

- Рассмотрение вопросов страхования пассажиров.

Предмет исследования составляют:

- нормы Гражданского кодекса РФ и федеральных законов предусматривающие возникновение обязательств по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом;

- научные публикации и материалы периодической печати, относящиеся к теме исследования;

- материалы судебной практики применительно к теме исследования.

В качестве методов в работе использованы как общенаучные методы познания (анализ, синтез, дедукция, индукция), так и метод сравнительного исследования. Это позволяет выявить особенности соотношения норм Гражданского кодекса и Федеральных Законов, регулирующих отношения касающиеся договора аренды и отдельных его видов.

Структура работы состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения и библиографического списка.

Глава 1. Понятие услуг по перевозке пассажиров и грузобагажа

1.1 Место железнодорожных услуг в системе российского права

Система российского права призвана регулировать и упорядочивать определенные общественные отношения, возникающие между субъектами права на территории Российской Федерации и во взаимоотношениях с другими государствами. Ее эффективность достигается тогда, когда она отражает потребности общественного развития и четко выполняет функции и задачи в обеспечении правового регулирования. Причем это регулирование должно быть полным и всесторонним. С момента реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации возникла объективная необходимость в совершенствовании его правового регулирования, чем определяется актуальность данной проблемы.

Несовершенство нормативно-правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта, отмечаемое в последние годы и в научных работах[[1]](#footnote-1), и в средствах массовой информации[[2]](#footnote-2), отчасти является причиной неопределенности места железнодорожного права в общей системе российского права.

Возможно, термин "железнодорожное право" сегодня звучит несколько непривычно. Однако в истории развития железнодорожного транспорта еще на заре становления железнодорожного права как института гражданского права некоторые авторы в своих работах неоднократно употребляли термин "железнодорожное право", и с этим нельзя не считаться. В частности, Г. Вербловский[[3]](#footnote-3), А.Г. Гусаков[[4]](#footnote-4) и многие другие авторы[[5]](#footnote-5) использовали в своих научных работах дефиницию "железнодорожное право". Некоторые современные работы по транспортному праву посвящены в том числе и железнодорожному праву[[6]](#footnote-6).

Сегодня мы говорим о формировании железнодорожного права как подотрасли транспортного права. Продиктовано это теми коренными изменениями во взаимоотношениях субъектов железнодорожного рынка, которые возникли в связи с формированием конкурентной среды, что потребовало столь же радикального пересмотра нормативной правовой базы, регулирующей перевозочную деятельность на железнодорожном транспорте. Введение ряда федеральных законов потребовало пересмотра подзаконных актов, их уточнения и расшифровки, ликвидации возникших противоречий и т.д.

Мы с уверенностью можем констатировать тот факт, что на сегодняшний день в области железнодорожного транспорта сформировались качественно однородные и относительно самостоятельные взаимосвязанные общественные отношения между перевозчиками и грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), пассажирами, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами. Эти отношения направлены на организацию и осуществление перевозочного процесса и оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта. Все эти отношения можно объединить в однородную обособленную группу, которая и выступает в качестве предмета железнодорожного права.

Таким образом, предметом железнодорожного права является качественно однородная и относительно самостоятельная группа взаимосвязанных общественных отношений между железнодорожными организациями, предприятиями и их клиентами, направленных на организацию и осуществление перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и оказание услуг по использованию его инфраструктуры.

Железнодорожное право имеет не только свой предмет, но и метод правового регулирования, а также значительный массив железнодорожного законодательства. В качестве основных методов правового регулирования в области железнодорожного транспорта выступают диспозитивные и императивные методы. Здесь особенно хотелось бы отметить, что для выделения отрасли права не обязательно наличие самостоятельного метода правового регулирования, иначе можно было бы полагать, что в российской системе права существует столько же методов правового регулирования, сколько существует отраслей права, а их насчитывается около 30. Как известно, в юриспруденции выделяют всего три основных способа правового регулирования общественных отношений: дозволение, запрещение и обязывание[[7]](#footnote-7). Метод правового регулирования служит лишь дополнительным основанием или критерием построения системы юридических норм. Главное, на наш взгляд, чтобы такой метод правового регулирования был.

Железнодорожное право имеет достаточно большой и относительно самостоятельный массив законодательства, регулирующего деятельность железнодорожного транспорта и его инфраструктуры, что является еще одним критерием для выделения подотрасли права. Кроме того, железнодорожное законодательство имеет в своей основе обобщающий кодификационный правовой акт - Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"[[8]](#footnote-8).

Безусловно, основным источником железнодорожного права является Гражданский кодекс Российской Федерации[[9]](#footnote-9), который определяет основные принципы и порядок осуществления перевозок на транспорте. Кроме того, основной объект железнодорожного права - договор перевозки - является предметом регулирования гражданского права. Однако договор перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет свои специфические отличия: 1) перевозка грузов осуществляется железнодорожным транспортом; 2) грузоперевозчиком является железная дорога либо лицо, имеющее лицензию на осуществление грузовых перевозок железнодорожным транспортом; 3) железные дороги - это субъект естественной монополии, а сфера деятельности субъекта естественной монополии - железнодорожные перевозки; 4) договор железнодорожной перевозки груза оформляется железнодорожной накладной (основным перевозочным документом); 5) тарифы на грузовые перевозки железнодорожным транспортом устанавливаются в особом порядке.

В связи с тем что огромный массив железнодорожного законодательства представлен правовыми актами разной юридической силы и разнообразной видовой гаммой, разработка и подготовка к изданию которых осуществляется разными государственными органами и коллективами разработчиков, он должен быть пересмотрен, переосмыслен, проанализирован и обязательно систематизирован, то есть должен быть проведен мониторинг железнодорожного законодательства[[10]](#footnote-10). При этом все общие нормативные положения, касающиеся функционирования железнодорожного транспорта, должны быть максимально сконцентрированы в одном законе, а не растворяться в море правовых актов, относящихся к разным отраслям законодательства, и в котором трудно "плыть" даже специалистам в данной области. Таким законом, на наш взгляд, должен стать Кодекс железнодорожного транспорта Российской Федерации. В этой связи отметим, что за разработку Кодекса РФ о железнодорожном транспорте еще в 2001 г. высказывался профессор А.И. Бобылев[[11]](#footnote-11). Сегодня, на наш взгляд, максимум усилий нужно прилагать не только для толкования существующих нормативно-правовых актов, содержащих в себе пробелы, противоречия и другие недостатки, но прежде всего направлять эти усилия на созидание законов.

Основными институтами железнодорожного права являются: договор перевозки грузов железнодорожным транспортом; договор перевозки пассажиров железнодорожным транспортом; договор перевозки багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом; права и обязанности участников железнодорожных правоотношений; взаимоотношения железнодорожных организаций, предприятий с органами государственной власти и местного самоуправления; оформление железнодорожных документов; лицензирование отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте; ответственность за неисполнение обязательств, вытекающих из договоров перевозки железнодорожным транспортом; правовое регулирование транспортировки грузов; особенности правового регулирования перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом; предъявление претензий и исков к участникам перевозочного процесса; правовое регулирование принятия груза к отправке, хранения и выдачи груза; порядок предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта; правовой статус владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и др.

Существование комплексных отраслей права связано, по мнению А.С. Пиголкина, с тем, что регулируемые правом общественные отношения можно делить по разным основаниям, в том числе по отраслям государственной деятельности (здравоохранение, народное образование, транспорт, оборона страны и т.д.)[[12]](#footnote-12). В нашем случае в качестве такого основания выступает правовое регулирование отношений, складывающихся на конкретном виде транспорта - железнодорожном. При этом наличие в транспортном, а в свою очередь, и в железнодорожном праве в качестве основного института договора перевозки, являющегося институтом гражданского права, совсем не исключает возможности для выделения железнодорожного права в отдельную подотрасль транспортного права, так как основным институтом здесь выступает договор перевозки железнодорожным транспортом. Специфика этого института как раз и состоит в том, что в качестве основного средства перевозки груза используется именно железнодорожный транспорт.

Следует заметить, что система права носит объективный характер, обусловленный реально существующей и развивающейся системой общественных отношений, а так как эти отношения динамичны, то и деление права на отрасли и подотрасли - процесс далеко не завершенный.

Как отмечает В.Н. Жуков, удельный вес железнодорожного транспорта в хозяйственной жизни страны огромен, специфика данной сферы строго очерчена, следовательно, предмет правового регулирования очевиден[[13]](#footnote-13). Он же фактически признает водное, воздушное, железнодорожное и автомобильное право, отмечая "наличие подотраслей в рамках такой объемной отрасли права, как транспортное право"[[14]](#footnote-14).

Отметим, что выделение подотрасли железнодорожного права в системе транспортного права, а в дальнейшем, быть может, и в самостоятельную отрасль права является закономерным процессом, обусловленным объективными факторами, то есть развитием самой системы права и возникновением новых общественных отношений, требующих правового регулирования. Конечно же, система права не результат произвольного усмотрения законодателя, а своего рода слепок с реальной действительности. Однако объективная природа системы права, как справедливо отмечает Н.И. Матузов, не означает, что законодатель не может на нее повлиять. Он может вносить в систему права известные коррективы, изменения (например, выделить, осознав потребность в этом, ту или иную отрасль права или, наоборот, объединив их, установить тот или иной институт, принять те или иные нормы, акты и т.д.)[[15]](#footnote-15).

Следовательно, государство в лице своих органов и должностных лиц может в известных пределах влиять на сложившуюся систему права, способствовать ее совершенствованию и развитию. Именно совершенствование железнодорожного законодательства является основной задачей правовой политики в области железнодорожного транспорта на современном этапе его развития. В качестве средств, с помощью которых можно решить данную задачу, должны быть использованы систематизация железнодорожного законодательства, которая позволит минимизировать юридические коллизии в данной области, издание Кодекса железнодорожного транспорта, выделение всех правовых институтов железнодорожного права в отдельную самостоятельную подотрасль транспортного права. Динамика общественного развития предполагает и диктует необходимость совершенствования существующей системы права. Внутреннее развитие государства и все более углубляющееся международное сотрудничество требуют постоянного развития национального железнодорожного законодательства и его согласования с международным правом.

Железнодорожное право занимает определенное место в общей системе российского права. На наш взгляд, железнодорожное право является самостоятельной подотраслью комплексной отрасли транспортного права. Возможно, в перспективе железнодорожное право займет место самостоятельной отрасли права наравне с гражданским, административным и другими отраслями права.

1.2 Понятие услуг перевозки пассажиров и грузобагажа

Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Для обеспечения все возрастающих потребностей в пассажирских перевозках и повышения качества их организации в последние годы значительно обновлен и пополнен подвижной состав железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта, совершенствуются путевые и другие устройства. На некоторых железнодорожных и судоходных линиях, а также на некоторых видах транспорта в целом (например, на воздушном) объем пассажирских перевозок больше, чем грузовых, и это определяет общий характер эксплуатационной работы.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует перевозки пассажиров. В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена гл. VI; в Кодексе торгового мореплавания - гл. IX; в Воздушном кодексе - гл. XV; в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XIII; в Уставе автомобильного транспорта - разд. IV. Дальнейшая конкретизация законодательства, регулирующего перевозки пассажиров на различных видах транспорта, нашла свое отражение в правилах перевозки пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта. В указанных правилах более детально и четко регулируются отношения транспортной организации с пассажирами.

Кроме того, на железнодорожном транспорте и на внутреннем водном транспорте Постановлениями Правительства Российской Федерации утверждены Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности[[16]](#footnote-16) и на внутреннем водном транспорте[[17]](#footnote-17).

Пассажиром считается лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет.

Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 786) и все транспортные уставы и кодексы в разделах о перевозке пассажиров дают определение понятия договора перевозки пассажиров.

По договору перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Перевозка пассажиров так же, как и перевозка грузов, представляет собой возмездный договор. Однако если перевозка грузов в большинстве случаев - реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях - сделка консенсуальная.

В отличие от договора перевозки грузов, который по своему содержанию представляет трехстороннюю связь грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя, договор перевозки пассажира является двусторонним договором между перевозчиком и пассажиром.

Правом заключения договора на проезд в качестве пассажира за установленную плату пользуется любое лицо. Гражданину может быть отказано в перевозке только в случаях, когда на транспортном средстве не окажется свободных мест; когда перевозка пассажиров приостановлена по распоряжению Правительства или в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации; когда пассажир находится в нетрезвом состоянии, которое может угрожать безопасности других пассажиров, и, наконец, когда пассажир не подчиняется правилам, действующим на соответствующем виде транспорта.

Пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией: о времени отправления и прибытия транспортных средств, о стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, о времени работы билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, о запрещенных к перевозке в ручной клади предметах, другой информацией, предусмотренной правилами перевозки пассажиров и багажа[[18]](#footnote-18).

В транспортных уставах, кодексах, изданных на каждом виде транспорта, правилах перевозки пассажиров определяются права пассажиров, причем презюмируется возможность увеличения объема этих прав в процессе исполнения обязательства по перевозке.

Пассажир имеет право:

приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд, судно до указанной им железнодорожной станции (порта) назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров;

перевозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;

провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта;

сдавать для перевозок багаж согласно перевозочным документам за оплату в соответствии с тарифом;

делать остановку в пути следования с определением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток;

продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений.

При возврате неиспользованного проездного документа (билета) для проезда в поездах (судах), воздушных судах в билетную кассу пассажир имеет право:

не позднее чем за 15 часов до отправления судна получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов);

менее чем за 15 часов, но не позднее чем за 4 часа до отправления судна получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов и до 2 часов);

менее чем за 2 часа до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму.

Если пассажир воздушного судна отказывается от полета позднее установленного срока, он имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25% от суммы, уплаченной за перевозку воздушным транспортом[[19]](#footnote-19).

При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пункте его приобретения не позднее чем за 24 часа до отправления поезда (судна) пассажиру выплачивается стоимость проезда, при возврате проездного документа (билета) позднее указанного срока, но до отправления поезда (судна) - стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты. При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пункте обратного отправления действует порядок, установленный выше.

Независимо от сроков возврата проездного документа (билета) до отправления поезда (судна) стоимость проезда выплачивается в случаях отмены поезда (судна), задержки отправления поезда (судна), непредоставления указанного в проездном документе (билете) места и несогласия пассажира воспользоваться другим местом, болезни пассажира. Удержание стоимости проезда при возврате проездного документа (билета) не производится при опоздании пассажира в пункте пересадки на согласованный поезд (судно) по вине транспортной организации.

Пассажир вправе получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты за не проследованное пассажиром расстояние при прекращении поездки в пути следования. Возврат причитающейся пассажиру суммы осуществляется в порядке, предусмотренном правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта.

При прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения по обстоятельствам, не зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда не проследованного им расстояния. А если такое прекращение произошло по обстоятельствам, зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда.

Пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать определенные правила. В частности, пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности (ст. 111 УЖТ; ст. 107 ВК).

Документом, оформляющим договор пассажирской перевозки, является проездной билет. Билет удостоверяет заключение договора и внесение пассажиром провозной платы.

В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т.п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т.е. бумагой, обладание которой дает право требования того, что составляет ее содержание.

Предъявительские ценные бумаги выписываются без указания имени лица, которому они выдаются. Должник не обязан устанавливать, каким образом к предъявителю попала ценная бумага, он обязан исполнить то, что составляет содержание бумаги на предъявителя, по требованию лица, которое эту бумагу предъявляет. Кредитором является тот, кто имеет право на этот документ. Если признать билет ценной бумагой на предъявителя, то получится, что он рассчитан на свободную передачу его другим кредиторам. Однако транспортное предприятие имеет в виду именно данного пассажира и запрещает передачу билета в пути другому лицу под страхом его недействительности[[20]](#footnote-20). Таким образом, нет оснований для признания проездного билета ценной бумагой на предъявителя.

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его отказа от поездки, т.е. отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные организации удерживают при этом (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму. Целью удержания является не возмещение потерь, а взыскание заранее объявленной штрафной неустойки за односторонний отказ от исполнения договора.

Утерянные пассажиром проездные документы не возобновляются, и стоимость их не возвращается. Это указание, содержащееся в транспортном законодательстве, императивно. Однако его наличие вызывает большое сомнение, и вот почему.

В данном случае договор перевозки пассажира заключен, условия его сторонами выполняются, но документ, оформляющий факт совершения сделки, утерян. По правилам перевозок пассажиров, действующим на транспорте, считается, что пассажир, утерявший билет, освобождается от уплаты штрафа, если факт утери билета будет доказан, но на дальнейший путь пассажир обязан приобрести новый билет, т.е. заключить новый договор перевозки пассажира. Можно ли утверждать, что в этом случае правомерно требование о заключении нового договора? Полагаем, что нет, так как если у пассажира имеется определенное место и он может доказать правомерность своих притязаний, то нельзя не разрешить этому лицу воспользоваться своим правом проезда, учитывая, что договор перевозки был заключен. Даже утрата ценных бумаг на предъявителя не исключает возможности восстановления прав собственника. Восстанавливается право, например, на утраченную сберегательную книжку. Поэтому следует признать, что если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира[[21]](#footnote-21).

Билет выдается на определенный маршрут и с определенным сроком действия. В поездах дальнего следования, на речных судах при дальности переезда свыше 500 км и на морских судах при дальности переезда более 200 миль пассажиру разрешается сделать одну остановку с предельным сроком на 10 суток, а на железнодорожном транспорте, кроме того, можно один раз изменить маршрут, указанный в билете, но не меняя станцию назначения. При этом плацкарта теряет свою действительность и стоимость ее пассажиру не возвращается. Доплата за "скорость", "купейность" и "мягкость" сохраняет свое действие наравне с билетом. На воздушном транспорте остановки в пути нужно оговаривать при заключении договора[[22]](#footnote-22).

В отличие от законодательства, регулирующего перевозки грузов, законодательное регулирование перевозок пассажиров менее разработано и более дифференцированно. В то же время пассажирские перевозки и грузовые перевозки имеют определенное сходство. В обоих случаях цель перевозки заключается в доставке.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия договора перевозки пассажира. Это срок доставки пассажира к месту назначения.

Срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) является, по нашему мнению, одним из основных условий договора перевозки пассажира. Если раньше перевозочная техника не была достаточно совершенна и в связи с этим претензии подобного рода к перевозчику были бы неуместны, то сейчас, когда транспорт постоянно пополняется современной перевозочной техникой, сроки доставки пассажиров должны соблюдаться. И это нашло отражение в законодательстве, регулирующем транспортные отношения[[23]](#footnote-23).

Статья 795 ГК РФ устанавливает, что за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Следует подчеркнуть, что статья подобного содержания включена в Гражданский кодекс впервые. Все транспортные организации, отношения на которых еще регулируются законодательством Союза ССР (это автомобильный транспорт), обязаны выполнять положения ст. 795 Гражданского кодекса.

Устав железнодорожного транспорта в ст. 110 уже конкретизировал положения ст. 795 Гражданского кодекса, установив, что за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда.

Статья 120 Воздушного кодекса установила, что за просрочку доставки пассажира в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы. На морском транспорте за задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд пассажира (ст. 196 КТМ). На речном транспорте за задержку отправления пассажирского судна или прибытие его с опозданием перевозчик уплачивает пассажиру по его требованию штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки или опоздания, но не более чем в размере стоимости проезда (ст. 116 КВВТ).

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажира, если не докажут, что задержка или опоздание произошли вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Только эти условия могут служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несвоевременную доставку пассажира. Во всех остальных случаях при просрочке доставки пассажира транспортная организация обязана возмещать ему связанные с этим убытки, которые возникают из-за опоздания пассажира, например, на важные переговоры у транзитных пассажиров и т.д. Например, в январе 1997 г. авиарейс "Владикавказ - Москва" был задержан на трое суток. Как потом выяснилось, причиной задержки явились не явления стихийного характера и неблагоприятные метеорологические условия, а отсутствие у соответствующих служб аэропорта механизмов для расчистки взлетной полосы. Перед транспортной организацией был поставлен вопрос о возмещении убытков пассажирам.

Транспортное законодательство по-разному отразило в уставах и кодексах вопрос об ответственности перевозчика за нанесение увечья или причинение смерти пассажиру при аварии или крушении транспортного средства. Статья 113 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации, т.е. указанная норма носит отсылочный характер.

Статья 117 Воздушного кодекса предусматривает, что ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 Гражданского кодекса, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика (как это может быть сделано в соответствии со ст. 123 ВК), а также международными договорами Российской Федерации.

Кодекс торгового мореплавания более детально регулирует этот вопрос. Статья 190 КТМ гласит, что ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. В случае, если вред возмещается в форме периодических платежей, общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика. Кодекс внутреннего водного транспорта[[24]](#footnote-24) и Устав автомобильного транспорта[[25]](#footnote-25) в разделе о перевозках пассажиров этот вопрос не регулируют. Презюмируется, что, если подобная ситуация возникла, она должна регулироваться нормами гражданского законодательства, т.е. ст. 800 Гражданского кодекса Российской Федерации[[26]](#footnote-26).

Помимо ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчики несут ответственность за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, если не докажут, что утрата, недостача, повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, возмещается перевозчиком в случаях:

1) утраты, недостачи или повреждения багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной ценности;

2) утраты или недостачи багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением багажа, возвращает отправителю багажа провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

При перевозках пассажиров в прямом смешанном сообщении действуют правила для пассажиров, установленные на каждом виде транспорта. При следовании в пункт назначения различными видами транспорта пассажир приобретает единый билет на проезд в прямом смешанном сообщении. Приобретая единый билет, пассажир в пункте отправления полностью оплачивает стоимость проезда двумя видами транспорта (например, железнодорожно-водным)[[27]](#footnote-27). В билете указываются номер поезда, вагона и места, а также наименование теплохода, номер каюты и места, а если предстоит пересадка на самолет или автобус, также соответственно номер рейса и места в самолете или автобусе. Имея единый билет, пассажир в пункте пересадки с одного вида транспорта на другой избавлен от необходимости вторично обращаться в билетные кассы за компостированием билета и получением места. Отношения пассажира с перевозчиками при таких перевозках регулируются специальными актами. Например, на железной дороге действуют Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-морском сообщении, Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-автомобильном сообщении и т.д. Такие же соглашения имеются и на других видах транспорта.

Глава 2. Перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа

2.1. Перевозка пассажиров

Перевозчики и владельцы инфраструктур обязаны обеспечивать безопасность перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, качественное обслуживание пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах (далее – вокзалы), пассажирских платформах и в поездах, сохранность перевозимых багажа, грузобагажа, движение пассажирских поездов в соответствии с расписанием, своевременную доставку багажа, грузобагажа.

Пассажирские вагоны, а также вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны содержаться в исправном техническом состоянии и соответствовать требованиям строительных и санитарных норм, правил, других нормативных документов.

Все указанные выше требования и условия при перевозках пассажиров и грузобагажа регулируются: ст. 80-118 УЖДТ РФ, Правилами оказания услуг по перевозке на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности[[28]](#footnote-28), Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте[[29]](#footnote-29).

Согласно главе 82-83 УЖДТ РФ и п. 11-40 Правил оказания услуг по перевозке на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, физическое лицо имеет право приобретать проездной документ (билет) на любой поезд дальнего следования и в любой вагон до указанной им железнодорожной станции назначения, открытой для осуществления операций по перевозкам пассажиров.

Для проезда в поезде дальнего следования пассажир обязан иметь проездной документ (билет), а перевозчик или иное уполномоченное перевозчиком лицо обязаны оформить проездной документ (билет) при наличии свободного места в поезде до указанной пассажиром железнодорожной станции назначения.

При проезде в поезде дальнего следования пассажир имеет право:

провозить бесплатно одного ребенка в возрасте не старте пяти лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от пяти до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;

провозить с собой кроме мелких вещей, ручную кладь в порядке и на условиях, предусмотренных настоящими Правилами и Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа;

сдавать для перевозки багаж;

занимать в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа;

делать остановку в пути следования с продлением срока действия проездного документа (билета) не более чем на 10 суток;

продлевать срок действия проездного документа (билета) на время до отправления следующего поезда, в котором ему будет предоставлено место, или получать обратно полную стоимость проезда, состоящую из стоимости проездного документа (билета), стоимости плацкарты и сборов, если таковые взимались при приобретении проездного документа (билета), при отказе от поездки, в случае непредоставления места, указанного в проездном документе (билете), и несогласия воспользоваться другим местом в поезде, на который приобретен проездной документ (билет);

продлевать срок действия проездного документа (билета) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебного учреждения:

выезжать (при наличии свободных мест) поездом, отходящим ранее поезда, на который приобретен проездной документ (билет), с необходимой отметкой в железнодорожной билетной кассе в порядке, определенном правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа;

получать от перевозчика полную стоимость проезда за непроследованное расстояние независимо от срока возврата проездного документа (билета) до отправления поезда в случае отмены отправления поезда или задержки отправления поезда;

получать от перевозчика полную стоимость проезда при возврате проездного документа (билета) в пункте пересадки в случае опоздания по вине перевозчика на поезд, на который приобретен проездной документ (билет), или переоформлять проездной документ (билет) для выезда с первым отходящим поездом, в котором будут свободные места, без взимания доплаты. Аналогичный порядок действует в случае прибытия пассажира в поезде, с которым курсирует вагон беспересадочного сообщения, после отправления поезда, предназначенного для переприцепки такого вагона;

получать от перевозчика полную стоимость проезда за непроследованное расстояние при прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом в движении поездов;

возобнолять действие проездного документа (билета) на другой поезд при условия доплаты стоимости плацкарты вследствие опоздания на поезд в течение 12 часов либо вследствие болезни, несчастного случая в течение пяти суток с момента отправления поезда, на который приобретен проездной документ (билет), или получать обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты в случае отказа от поездки[[30]](#footnote-30).

Для проезда в поезде пригородного сообщения пассажир обязан приобрести билет для разовой поездки туда или туда и обратно, либо абонементный билет установленной формы.

Заместитель прокурора г. Москвы обратился в суд с иском к ФГУП "МЖД" о признании недействительными пунктов 1.1, 1.3, 2 и 3 Технологии организации работы в условиях автоматизированного контроля проездных документов в пригородном сообщении, утвержденной 3 апреля 2002 года первым заместителем начальника Московской железной дороги, в части, предусматривающей организацию контроля наличия проездных документов у пассажиров по окончании поездки в пригородном сообщении при выходе с платформы с устройством турникетных линий, оплату гражданами, не имеющими проездных документов по окончании поездки, осуществленного проезда, а также взимание с пассажира, не назвавшего станцию отправления, стоимости проезда, рассчитанной по установленному зональному тарифу на расстояние средней дальности перевозки пассажиров в пригородном сообщении за предыдущий год.

По мнению прокурора, указанные пункты Технологии в оспариваемой части противоречат федеральному законодательству, не устанавливающему обязанность пассажира хранить проездной документ по окончании поездки после выхода из электропоезда, покинув который, гражданин перестает быть пассажиром и вправе избавиться от использованного билета.

Решением Мещанского межмуниципального суда ЦАО г. Москвы от 30 октября 2002 года, оставленным без изменения определением судебной коллегии по гражданским делам Московского городского суда от 24 марта 2003 года, заявленные требования удовлетворены, на ФГУП "МЖД" возложена обязанность: прекратить автоматизированный контроль проездных документов на вокзалах и других остановочных пунктах после выхода пассажиров из электропоездов; демонтировать турникетные линии, посредством которых осуществляется автоматизированный контроль проездных документов на вокзалах и других остановочных пунктах после выхода пассажиров из электропоездов, а также запрещено осуществление автоматизированного контроля проездных документов на вокзалах и других остановочных пунктах после выхода пассажиров из электропоездов.

Постановлением президиума Московского городского суда от 4 ноября 2004 года, рассмотревшего дело, переданное ему определением судьи Верховного Суда Российской Федерации от 6 октября 2004 года, указанные судебные решения оставлены без изменения.

Определением судьи Верховного Суда Российской Федерации от 1 марта 2005 года дело истребовано по надзорной жалобе ОАО "Российские железные дороги" в Верховный Суд Российской Федерации, а определением от 11 июля 2005 года передано для рассмотрения по существу в суд надзорной инстанции.

Проверив материалы дела, обсудив доводы, изложенные в надзорной жалобе ОАО "Российские железные дороги", Судебная коллегия по гражданским делам находит состоявшиеся по делу судебные постановления подлежащими отмене по следующим основаниям.

В соответствии со статьей 387 Гражданского процессуального кодекса РФ основаниями для отмены или изменения судебных постановлений в порядке надзора являются существенные нарушения норм материального или процессуального права.

Согласно статье 786 Гражданского кодекса Российской Федерации по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

По мнению суда, пассажир считается доставленным в пункт назначения, как только покинул железнодорожный состав, и поэтому контроль проездных документов на платформе вокзала является незаконным. В обоснование своих выводов суд сослался на § 21, 25 Правил перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство N 5), утвержденных Министерством путей сообщения СССР 1 января 1988 года и действовавших на момент разрешения спора. В них было предусмотрено, что проездной документ пассажир обязан иметь при себе в течение всего времени поездки и предъявлять по требованию лиц, производящих контроль, такой документ является действительным до пункта назначения.

С указанными выводами, основанными на неправильном толковании и применении норм материального права, согласиться нельзя.

В статьях 9, 88 Федерального закона от 8 января 1998 года N 2-ФЗ "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации", действовавшего до 13.04.2003, предусматривалось, что железные дороги осуществляют перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между всеми железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих операций. На железнодорожные станции возлагалось выполнение определенных операций, в том числе по перевозкам пассажиров, багажа.

Вышеупомянутыми Правилами перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство N 5) также было установлено, что пассажиры перевозятся между всеми железнодорожными станциями и остановочными пунктами, открытыми для посадки и высадки пассажиров (§ 3). При этом в § 146 Тарифного руководства N 5 допускалась возможность осуществления контроля в целях соблюдения правил проезда не только в поездах, но и на станциях.

Из приведенных правовых норм следует, что на железнодорожных станциях и остановочных пунктах, предназначенных для выполнения операций по перевозке пассажиров, не исключалась возможность контроля пассажиров, в том числе при их выходе с платформы в пункт назначения.

Следовательно, проверку наличия проездных билетов у пассажиров, совершивших поездку на пригородном поезде, на станциях (вокзалах) и остановочных пунктах с помощью турникетных устройств "на выход" нельзя признать противоречащей содержанию договора перевозки.

Кроме того, и это особенно важно, законодательство, действовавшее в период издания Технологии и рассмотрения дела судом первой инстанции, не регулировало вопросы автоматизированного контроля проездных документов и не содержало запрета осуществлять такой контроль по окончании поездки при выходе с платформы. Поэтому правовой акт, определяющий порядок организации работы в условиях автоматизированного контроля проездных документов в пригородном сообщении, не мог противоречить прежнему законодательству, и правовых оснований для признания его в оспоренной части недействительным не имелось.

На день рассмотрения дела судом кассационной инстанции действовали Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Министерства путей сообщения РФ от 26 июля 2002 года N 30, в котором содержатся специальные нормы, регулирующие отношения по автоматизированному контролю проездных документов.

Абзац 9 пункта 21 указанных Правил предусматривает, что билеты, приобретенные пассажирами для проезда в поезде пригородного сообщения, сохраняются ими в течение всего пути следования поезда и до выхода через пункт контроля на станциях (вокзалах) и остановочных пунктах.

Из содержания пункта 199 Правил видно, что проверка наличия у пассажиров билетов на поезда пригородного сообщения осуществляется в пути следования поезда, перед посадкой и после поездки при проходе через пункт контроля на станциях (вокзалах) и остановочных пунктах.

Судебной коллегией по гражданским делам, как и президиумом Московского городского суда, ошибочно не применены названные Правила, действовавшие на день рассмотрения дела в кассационном и надзорном порядке.

Ссылка суда на то, что "Автомат по оплате штрафа" выдает билеты на выход стоимостью 26 рублей вместо установленного штрафа за безбилетный проезд в размере 10 рублей, не имеет правового значения при оценке законности оспариваемого правового акта и сделана без учета § 148 Тарифного руководства N 5, содержавшего норму, согласно которой одновременно с уплатой штрафа с безбилетного пассажира взыскивалась также стоимость проезда от места посадки пассажира до пункта назначения или пересадки[[31]](#footnote-31).

При проезде в поезде пригородного сообщения пассажир имеет право:

провозить бесплатно детей в возрасте не старите пяти лет, а также детей в возрасте от пяти до семи лет с оплатой в соответствии с тарифом;

провозить с собой ручную кладь в порядке и на условиях, предусмотренных настоящими Правилами;

получать полную стоимость проезда в случае незапланированного перерыва в движении поездов более чем на час в порядке, предусмотренном Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа. При этом в других случаях возврат средств по неиспользованным билетам для разовой поездки не производится. Возврат средств по неиспользованным абонементным билетам производится в порядке в случаях, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Физическое лицо, имеющее право оплаты стоимости проезда со скидкой в поезде дальнего следования, пользуется этим правом в вагонах всех категорий указанного поезда, а лицо, имеющее право бесплатного проезда, - в жестких вагонах с четырехместными купе скорого поезда или в вагонах поезда более низкой категории, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации[[32]](#footnote-32).

Физическое лицо, имеющее право оплаты стоимости проезда со скидкой или бесплатного проезда в поезде пригородного сообщения, пользуется этим правом во всех поездах пригородного сообщения, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации.

Перевозчик имеет право отказать пассажиру в продаже проездного документа (билета):

при отсутствии свободных мест в поезде (за исключением поездов пригородного сообщения, в которых места не предоставляются);

при отсутствии стоянки поезда для посадки и высадки пассажира в указанном пассажиром пункте назначения.

Перевозчик имеет право отказать пассажиру в продаже проездного документа (билета) с оплатой стоимости проезда со скидкой или бесплатного проездного документа (билета) при отсутствии либо предъявлении неправильно оформленного документа, подтверждающего право оплаты стоимости проезда со скидкой или бесплатного проезда.

Оформление проездного документа (билета) на поезд дальнего следования производится на основании сведений о документе, удостоверяющем личность пассажира (паспорт, военный билет, удостоверение или иной документ, удостоверяющий личность, а для детей в возрасте до 14 лет – свидетельство о рождении или иной документ, удостоверяющий личность), а для лиц, имеющих право оплаты стоимости проезда со скидкой или бесплатного проезда, кроме того, – на основании документов, подтверждающих указанное право[[33]](#footnote-33).

При оформлении проездного документа (билета) на поезд дальнего следования указание в нем фамилии пассажира и номера документа, удостоверяющего личность, является обязательным.

Пассажир при получении проездного документа (билета) должен проверить правильность указанных в нем фамилии, номера документа, удостоверяющего личность, реквизитов поездки (дата отправления, номер поезда, железнодорожные станции отправления и назначения) и другой информации.

Оформление проездного документа (билета) на поезд пригородного сообщения лицу, имеющему право оплаты стоимости проезда со скидкой или бесплатного проезда, производится при предъявлении документа, удостоверяющего личность, и документов, подтверждающих указанное право.

На ребенка в возрасте не старше пяти лет, проезжающего со взрослым в поезде дальнего следования, если он не занимает отдельное место, оформляется проездной документ (билет).

Отдельные категории граждан имеют в соответствии с законодательством Российской Федерации право на внеочередное приобретение проездных документов (билетов).

Порядок и сроки продажи проездных документов (билетов), а также порядок работы железнодорожных станций и железнодорожных вокзалов определяются правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа исходя из технологических особенностей функционирования железнодорожного транспорта.

Согласно абзацу 3 пункта 29 Правил при несоответствии фамилии пассажира или номера документа, удостоверяющего личность, соответственно фамилии или номеру, указанным в предъявляемом проездном документе (билете), при отсутствии или изменении (исправлении) фамилии или номера документа, удостоверяющего личность, и иных сведений в проездном документе (билете) пассажир к посадке в поезд дальнего следования не допускается, за исключением случаев, предусмотренных правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа. Возврат средств по таким проездным документам (билетам) производится в порядке и случаях, определяемых правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Гражданин М. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о признании недействующим абзаца 3 пункта 29 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Как указывает заявитель, в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (статьи 82, 83) не говорится о том, что перевозчик вправе отказать в поездке гражданину Российской Федерации при отсутствии документа, удостоверяющего личность, на основании которого приобретен проездной документ. Оспариваемые положения нормативного правового акта ограничивают права гражданина на проезд.

М. извещен о времени и месте судебного заседания, просил рассмотреть дело в его отсутствие.

Правительство Российской Федерации поручило представлять свои интересы в Верховном Суде Российской Федерации Министерству транспорта Российской Федерации (поручение от 29 февраля 2008 г. № ВЗ-П9-1201).

В суде представители заинтересованного лица Правительства РФ Лихачев С.С., Ямбулатова С.Р. возражали против удовлетворения заявленных требований и пояснили, что оспариваемые положения нормативного правового акта соответствуют действующему законодательству и не нарушают прав граждан.

Выслушав объяснения представителей заинтересованного лица Правительства РФ Лихачева С.С., Ямбулатовой С.Р., исследовав материалы дела, заслушав заключение прокурора Генеральной прокуратуры РФ Масаловой Л.Ф., полагавшей, что заявление не подлежит удовлетворению, и судебные прения, Верховный Суд Российской Федерации не находит оснований для удовлетворения заявленных требований.

Гражданин, считающий, что принятым и опубликованным в установленном порядке нормативным правовым актом органа государственной власти нарушаются его права и свободы, гарантированные Конституцией Российской Федерации, законами и другими нормативными правовыми актами, вправе обратиться в суд с заявлением о признании этого акта противоречащим закону полностью или в части (часть первая статьи 251 ГПК РФ).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. № 111 утверждены Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Настоящий нормативный правовой акт опубликован в "Собрании законодательства Российской Федерации" № 10, 07.03.2005, "Российской газете" № 54, 18.03.2005.

В соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" правила оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утверждаются Правительством Российской Федерации (статья 3).

Правительство Российской Федерации, осуществляя предусмотренные законом полномочия по изданию правил, обязательных для сторон при заключении и исполнении публичных договоров, 2 марта 2003 г. утвердило Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Гражданский кодекс Российской Федерации устанавливает общие нормы права, относящиеся к отдельным видам транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров, багажа, грузобагажа. Перевозка пассажиров осуществляется на основании договора перевозки.

Выдаваемый пассажиру в удостоверение договора перевозки проездной документ (билет) на поезд дальнего следования является именным, содержит сведения о пассажире: фамилию, имя, отчество, наименование, серию и номер документа, удостоверяющего личность.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности"[[34]](#footnote-34) предусматривает формирование автоматизированных централизованных баз персональных данных при железнодорожных перевозках в дальнем следовании. В автоматизированные централизованные базы при оформлении проездных документов (билетов) подлежат передаче персональные данные о пассажирах: фамилия, имя, отчество; дата и место рождения; сведения о виде и номере документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет); пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный); дата поездки (часть 5 статьи 11).

Пункт 29 Правил устанавливает полномочия перевозчика осуществлять контроль наличия у пассажира проездного документа и удостовериться, что оказываемая по договору железнодорожной перевозки в дальнем следовании услуга оказывается надлежащему лицу.

Гражданский кодекс Российской Федерации в статье 312 содержит требование об исполнении обязательства надлежащему лицу.

Согласно абзацу 2 пункта 29 Правил пассажир при посадке в поезд дальнего следования обязан предъявить надлежащим образом оформленный проездной документ (билет), документ, удостоверяющий личность, на основании которого приобретен проездной документ (билет), а при наличии права бесплатного проезда или права оплаты стоимости проезда со скидкой - также и документ, подтверждающий указанное право.

Абзац 3 пункта 29 Правил определяет случаи, когда пассажир к посадке в поезд дальнего следования не допускается, а именно: при несоответствии фамилии пассажира или номера документа, удостоверяющего личность, соответственно фамилии или номеру, указанным в предъявляемом проездном документе (билете), при отсутствии или изменении (исправлении) фамилии или номера документа, удостоверяющего личность, и иных сведений в проездном документе (билете). Вместе с тем данная норма допускает исключения для случаев, предусмотренных правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Такие Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте утверждены Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 26 июля 2002 г. № 30.

Согласно пункту 2 статьи 784 Гражданского кодекса РФ общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в статье 83 определяет содержание договора перевозки, его заключение, порядок исчисления размера платы за проезд, обязанность пассажира иметь проездной документ, полномочия федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта устанавливать формы перевозочных документов. В статье 83 настоящего Федерального закона названы права пассажира при проезде в поезде дальнего следования и при возврате неиспользованного проездного документа (билета).

Положения абзаца 3 пункта 29 Правил не противоречат данным нормам Устава железнодорожного транспорта, которые не исключают действие правила оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Правила регулируют отношения, возникающие между перевозчиками и физическими лицами - пассажирами, грузоотправителями (отправителями) и грузополучателями (получателями) при оказании услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности[[35]](#footnote-35).

Условия оказания услуг по перевозкам являются обязательными для сторон, заключивших договор железнодорожной перевозки пассажира в дальнем следовании.

Установленное абзацем 3 пункта 29 Правил требование не может рассматриваться как нарушение прав гражданина. Право на проезд у пассажира возникает в связи с заключением договора перевозки на условиях, которые определены транспортными уставами, кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Перевозчик по договору железнодорожной перевозки пассажира в дальнем следовании должен убедиться, что оказываемая услуга по перевозке предоставляется пассажиру, указанному в проездном документе (билете), и положения абзаца 3 пункта 29 Правил определяют действия контролирующего лица со стороны перевозчика.

Доводы заявителя о том, что пассажиром может быть утрачен документ, на основании которого приобретался проездной документ (билет), не могут служить основанием для удовлетворения заявленных требований, поскольку оспариваемые положения нормативного правового акта не лишают пассажира при представлении соответствующих документов, подтверждающих факт утраты документа, на основании которого приобретался проездной документ (билет), потребовать от перевозчика исполнения обязательства, возникшего из договора перевозки[[36]](#footnote-36).

Учитывая, что оспариваемые положения нормативного правового акта соответствуют действующему законодательству, изданы в пределах полномочий Правительства Российской Федерации в сфере регулирования гражданских отношений, возникающих при оказании услуг по перевозкам пассажиров на железнодорожном транспорте, и не нарушает права пассажиров при проезде в поездах дальнего следования, заявление М. не подлежит удовлетворению[[37]](#footnote-37).

Перевозчик может осуществлять продажу проездных документов (билетов) для перевозки групп пассажиров в поездах дальнего следования по заявкам организаций.

Порядок и сроки приема от организаций заявок на продажу проездных документов (билетов) для перевозки групп пассажиров, а также порядок их оформления, возврата неиспользованных проездных документов (билетов) и выплаты стоимости возвращенных проездных документов (билетов) устанавливаются Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

При возврате приобретенных по заявкам организаций проездных документов (билетов) менее чем за семь суток до отправления поезда и не позднее, чем за трое суток до отправления поезда удерживается 50% стоимости плацкарты, а при возврате таких проездных документов (билетов) позднее чем за трое суток до отправления поезда удерживается полная стоимость плацкарты.

При возврате в железнодорожную билетную кассу неиспользованного проездного документа (билета) на поезд дальнего следования пассажир имеет право:

не позднее чем за восемь часов до отправления поезда получить обратно средства в размере стоимости проезда, состоящей из стоимости билета и стоимости плацкарты;

менее чем за восемь часов, но не позднее чем за два часа до отправления поезда получить обратно средства в размере стоимости билета и 50% стоимости плацкарты;

менее чем за два часа до отправления поезда получить обратно средства в размере стоимости билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

Возврат причитающихся средств за неиспользованный проездной документ (билет) производится при предъявлении удостоверяющего личность пассажира документа, номер которого указан в проездном документе (билете)[[38]](#footnote-38).

Возврат причитающихся средств за неиспользованный проездной документ (билет), приобретенный со скидкой, производится исходя из средств, уплаченных пассажиром за проезд. Возврат средств за бесплатный проездной документ (билет) не производится.

Порядок возврата пассажиру причитающихся средств определяется правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Порядок продления срока действия, возобновления и переоформления проездного документа (билета) определяется Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Срок действия проездного документа (билета), в том числе абонементного, на поезд пригородного сообщения не продлевается.

Если срок действия проездного документа (билета) на поезд пригородного сообщения заканчивается в момент нахождения пассажира в пути, проездной документ (билет) является действительным до прибытия пассажира на железнодорожную станцию назначения.

Срок действия проездного документа (билета) на поезд пригородного сообщения устанавливается Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Утерянный или испорченный пассажиром проездной документ (билет) на поезд дальнего следования не возобновляется, если он не может быть восстановлен или идентифицирован перевозчиком. Возврат средств, уплаченных за такой проездной документ (билет), не производится.

При предоставлении пассажиром перевозчику сведений, подтверждающих приобретение утерянного или испорченного проездного документа (билета) на конкретное место в соответствующем поезде, перевозчик выдает пассажиру новый проездной документ (билет) взамен утерянного или испорченного без взимания стоимости проезда.

Возврат средств пассажиру за утерянный проездной документ (билет), который может быть восстановлен или идентифицирован, перевозчиком не производится.

Возврат средств за испорченный проездной документ (билет), который может быть восстановлен или идентифицирован, производится перевозчиком при наличии отметки о времени обращения пассажира в железнодорожную билетную кассу по поводу возврата средств.

Восстановленный (вследствие утраты) проездной документ (билет) к возврату и переоформлению перевозчиком не принимается (этот абзац признан недействующим в части, предусматривающей, что восстановленный (вследствие утраты) проездной документ (билет) к возврату не принимается[[39]](#footnote-39).

Восстановление проездного документа (билета) производится только в случае утраты или повреждения проездного документа (билета), оформленного на проезд, в поезде (вагоне), перевозка в котором осуществляется перевозчиком Российской Федерации, от и до железнодорожных станций, расположенных на территории Российской Федерации.

Восстановление проездного документа (билета) производится в пунктах приобретения проездных документов (билетов) или в железнодорожных билетных кассах железнодорожной станции отправления пассажира.

Утерянный или испорченный проездной документ (билет) на поезд пригородного сообшения не возобновляется и возврат средств за него не производится.

Контроль наличия у пассажира проездного документа (билета) осуществляется на железнодорожной станции, железнодорожном вокзале и остановочных пунктах перед посадкой в поезд дальнего следования, при проходе пассажира к поезду пригородного сообщения через пункт контроля проездных документов (билетов) (при наличии указанного пункта), в пути следования поезда дальнего следования или пригородного сообщения и при выходе пассажира через пункт контроля проездных документов (билетов) (при наличии указанного пункта) после окончания поездки в поезде пригородного сообщения.

Пассажир при посадке в поезд дальнего следования обязан предъявить надлежащим образом оформленный проездной документ (билет), документ, удостоверяющий личность, на основании которого приобретен проездной документ (билет), а при наличии права бесплатного проезда или права оплаты стоимости проезда со скидкой – также и документ, подтверждающий указанное право.

При несоответствии фамилии пассажира или номера документа, удостоверяющего личность, соответственно фамилии или номеру, указанным в предъявляемом проездном документе (билете), при отсутствии или изменении (исправлении) фамилии или номера документа, удостоверяющего личность, и иных сведений в проездном документе (билете) пассажир к посадке в поезд дальнего следования не допускается, за исключением случаев, предусмотренных правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа. Возврат средств по таким проездным документам (билетам) производится в порядке я случаях, определяемых Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Пассажир, осуществляющий поездку в поезде дальнего следования или пригородного сообщения без проездного документа (билета) или по недействительному проездному документу (билету), считается безбилетным и обязан оплатить стоимость проезда в порядке, определяемом правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, а также штраф в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Проездной документ (билет), приобретенный пассажиром на поезд пригородного сообщения, сохраняется им в течение всего пути следования поезда и до момента выхода через пункт контроля проездных документов (билетов) (при наличии указанного пункта) на железнодорожной станции, железнодорожном вокзале и остановочных пунктах. Пассажир, не предъявивший проездной документ (билет) при выходе через пункт контроля проездных документов (билетов), считается безбилетным и обязан оплатить стоимость проезда в порядке, определяемом правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, а также штраф в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

К. обратилась в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением об оспаривании данного предписания Правил, ссылаясь на его противоречие действующему законодательству, в частности, статье 310 Гражданского кодекса Российской Федерации, не допускающей одностороннего отказа от исполнения обязательства, за исключением случаев, предусмотренных законом.

В заявлении указано, что оспариваемое предписание Правил позволяет перевозчику отказать пассажиру в посадке на следующей по ходу поезда станции в тех случаях, когда пассажир не может осуществить посадку в поезд с указанной в проездном билете станции отправления.

В судебное заседание заявительница не явилась, направив ходатайство с просьбой о рассмотрении дела в ее отсутствие.

Представители Министерства путей сообщения Российской Федерации (МПС России) Тонких А.В., Лихачев С.С. и Побежимова Л.А., представитель Министерства юстиции Российской Федерации Савельева Ю.А. требование заявительницы не признали и просили отказать в его удовлетворении за необоснованностью, пояснив, что абзац 1 пункта 16 Правил не содержит запрета на посадку пассажира на следующих после станции отправления по ходу поезда станциях. Оспариваемое предписание говорит о том, что поездка пассажиров не должна начинаться ранее станции, указанной в проездном документе (билете).

Выслушав объяснения представителей лиц, участвующих в деле, и изучив материалы дела, заслушав заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Гончаровой Н.Ю., полагавшей требования заявительницы необоснованными, суд находит заявление К. не подлежащим удовлетворению по следующим основаниям.

Согласно пункту 2 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если данным Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Отношения, возникающие между перевозчиками и пассажирами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования, их права, обязанности и ответственность регулируются Федеральным законом "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

В соответствии со статьей 3 данного Федерального закона федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта на основании названного Устава с участием федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте, иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных организаций в пределах своей компетенции разрабатывает и в установленном порядке утверждает правила перевозок грузов железнодорожным транспортом и правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом.

Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, пассажиров, отправителей, получателей, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок пассажиров, ручной клади, багажа, грузобагажа.

Таким образом, утверждая оспариваемые Правила, Министерство путей сообщения Российской Федерации действовало в пределах полномочий, предоставленных ему законом.

При этом МПС России правомерно закрепило в абзаце 1 пункта 16 Правил положение о том, что поездка пассажиров должна начинаться от станции, указанной в проездном документе (а не ранее), поскольку условие о пункте отправления является одним из существенных условий договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, без которого этот договор не может считаться заключенным.

Такой вывод следует, в частности, из статьи 2 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и статьи 2 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", которыми предусмотрено, что перевозчик по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования принимает на себя обязанность доставить пассажира из пункта отправления в пункт назначения.

Довод заявителя о том, что оспариваемое предписание Правил наделяет перевозчика правом одностороннего отказа от исполнения обязательства по договору перевозки, не может быть признан состоятельным.

В пункте 16 Правил не содержится нормы о праве перевозчика отказать пассажиру в исполнении обязательства по его доставке в пункт назначения в случаях, когда его посадка в поезд осуществляется не со станции отправления, а со следующей по ходу поезда станции.

Отсутствует такая норма и в пункте 51 Правил, регламентирующем случаи отказа пассажиру в посадке на поезд.

С учетом изложенного у суда нет оснований полагать, что оспариваемое предписание Правил противоречит действующему федеральному законодательству и нарушает права граждан, вытекающие из договора перевозки.

В силу части 1 статьи 253 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации суд, признав, что оспариваемый нормативный правовой акт не противоречит федеральному закону или другому нормативному правовому акту, имеющим большую юридическую силу, принимает решение об отказе в удовлетворении соответствующего заявления[[40]](#footnote-40).

Каждый пассажир имеет право при наличии проездного документа (билета) занимать при проезде одно место. При наличии свободных мест пассажиру могут быть предоставлены дополнительные места при условии оплаты их полной стоимости и оформления дополнительных проездных документов (билетов).

Проезд детей в возрасте до 10 лет в поездах дальнего следования без сопровождения взрослых не допускается, за исключением случаев проезда учащихся, пользующихся железнодорожным транспортом для посещения общеобразовательных учреждений.

При невозможности предоставить пассажиру место в вагоне, согласно проездному документу (билету), перевозчик обязан предоставить такому пассажиру при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. В случае, если пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им проездного документа (билета), пассажиру возвращается разница в стоимости проезда в порядке, определяемом правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа[[41]](#footnote-41).

При проезде в поезде дальнего следования в вагоне с местами для лежания пассажир по своему желанию и за отдельную плату обеспечивается комплектом постельного белья, если стоимость комплекта постельного белья не включена в стоимость проезда.

В поезде дальнего следования, имеющем в составе вагоны повышенной комфортности, пассажиру предоставляется платное сервисное обслуживание, стоимость которого включается в стоимость проезда. При этом пассажиру, имеющему право бесплатного проезда или проезда со скидкой, в вагонах с 2-местными купе (СВ) и в вагонах с 4-местными купе такое сервисное обслуживание предоставляется при условии внесения соответствующей платы.

Порядок предоставления пассажирам комплекса услуг, стоимость которых включается в стоимость проезда в вагонах повышенной комфортности, устанавливается Министерством транспорта РФ, а состав комплекса услуг определяется перевозчиком.

В поезде дальнего следования пассажир за отдельную плату обеспечивается питанием в вагоне-ресторане (вагоне-кафе) при наличии его в составе указанного поезда. Порядок организации работы вагона-ресторана (вагона-кафе) определяется перевозчиком.

В пассажирских вагонах поезда дальнего следования курение разрешается в установленных для этого местах.

В вагонах поезда пригородного сообщения, в том числе и тамбурах, курение запрещается.

Пассажир может быть удален из поезда:

работниками органов внутренних дел — если он при посадке в поезд или в пути следования нарушает правила проезда, общественный порядок и мешает спокойствию других пассажиров. При этом средства в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние и стоимости перевозки багажа не возвращаются;

медицинскими работниками — в случае болезни пассажира, препятствующей возможности его дальнейшей поездки или угрожающей здоровью других пассажиров, если нет возможности поместить его отдельно. Пассажир удаляется из поезда лишь на той железнодорожной станции, где имеются необходимые лечебные учреждения. В этом случае перевозчик по желанию пассажира обеспечивает возвращение ему средств в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние за вычетом стоимости плацкарты или делает отметку об остановке и продлении срока действия проездного документа (билета) на время болезни, подтвержденной документами лечебного учреждения;

работниками перевозчика, на которых в установленном порядке возложено осуществление контроля за наличием у пассажиров проездных документов (билетов), — если пассажир проезжает без проездного документа (билета) или по недействительному проездному документу (билету) и отказывается оплатить стоимость проезда в порядке, определяемом Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа;

в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации.

Каждый пассажир имеет право бесплатно перевозить с собой на один проездной документ (билет), кроме мелких вещей, ручную кладь весом не более 36 кг (для вагонов с двухместными купе (СВ) — 50 кг), размер которой по сумме трех измерений не превышает 180 см. Указанная ручная кладь независимо от рода и вида упаковки должна быть размещена в специально отведенных для этого местах таким образом, чтобы она не мешала другим пассажирам.

Порядок перевозки вещей (предметов) ручной клади, превышающих указанный вес или габариты, определяется Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром, является обязанностью пассажира.

Не принимаются к перевозке в качестве ручной клади, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации, вещи (предметы), которые могут повредить или загрязнить вагон и вещи других пассажиров, а также зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества. Огнестрельное оружие при перевозке в качестве ручной клади должно находиться в чехле, кобуре или специальном футляре в разряженном состоянии отдельно от патронов.

Каждый пассажир имеет право за плату перевозить в поезде мелких домашних животных, собак и птиц.

Порядок перевозки мелких домашних животных, собак и птиц определяется правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Пассажиру предоставляется право бесплатного пользования залами ожидания и туалетами.

Хранение ручной клади в камерах хранения, расположенных на железнодорожных станциях и железнодорожных вокзалах, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Каждая вещь (предмет), сдаваемая на хранение в качестве ручной клади, независимо от того, скреплена она с другой вещью (предметом) или нет, считается как одно место. Вес одного места ручной клади, принимаемой на хранение, не должен превышать 50 кг. Ручная кладь должна иметь приспособление, позволяющее ее переносить[[42]](#footnote-42).

Срок хранения ручной клади устанавливается Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Запрещается сдавать на хранение в качестве ручной клади животных и птиц, огнестрельное оружие, взрывчатые, наркотические, психотропные, огнеопасные, легковоспламеняющиеся, отравляющие и зловонные вещества, а также вещи, которые могут загрязнить или повредить вещи других пассажиров.

Финансовые документы, деньги и другие ценности принимаются на хранение в качестве ручной клади только при наличии на железнодорожной станции, железнодорожном вокзале специализированной камеры хранения.

За естественную порчу сданных на хранение скоропортящихся продуктов ответственность несет сдавшее их лицо.

Скоропортящиеся продукты, сданные на хранение и не востребованные в сроки, предусмотренные правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, подлежат уничтожению, о чем составляется акт.

Ручная кладь, не востребованная по истечении 30 дней с даты прекращения внесения платы за ее хранение, подлежит реализации в порядке, установленном ст. 35, 48 и 49 УЖДТ РФ в отношении грузов.

2.2 Перевозка багажа, грузобагажа

Согласно ст. 86 УЖДТ РФ и п. 42-58 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа каждый пассажир имеет право при предъявлении проездного документа (билета) сдать за плату для перевозки багаж, а перевозчик обязан принять его и отправить ближайшим поездом соответствующего назначения, в котором имеется вагон, предназначенный для перевозки багажа, грузобагажа.

Отправитель имеет право сдать за плату для перевозки грузобагаж, а перевозчик обязан принять его и отправить поездом соответствующего назначения, в котором имеется вагон для перевозки багажа, грузобагажа. Перевозчик вправе отказать в приеме к перевозке грузобагажа, если после погрузки багажа в вагоне не остается места для погрузки грузобагажа.

Пассажир может предъявить для перевозки багаж, а отправитель — грузобагаж с объявленной ценностью. За объявление ценности багажа, грузобагажа взимается сбор, размер которого устанавливается в тарифном руководстве. Сумма объявленной ценности указывается в багажной, грузобагажной квитанции.

Если у перевозчика возникли сомнения в правильности оценки пассажиром, отправителем их багажа, грузобагажа, он имеет право потребовать вскрытия пассажиром, отправителем багажа, грузобагажа для проверки. В случае отказа пассажира, отправителя вскрыть багаж, грузобагаж для проверки или несогласия с суммой оценки, предложенной перевозчиком, багаж, грузобагаж к перевозке с объявленной ценностью не принимаются.

Стоимость багажа или грузобагажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета продавца или цены в договоре — исходя из иены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, или по данным экспертной оценки.

Продовольственные и скоропортящиеся грузы перевозятся в качестве багажа, грузобагажа без объявления ценности и под ответственность отправителя в порядке, предусмотренном Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Багаж, грузобагаж принимаются к перевозке без вскрытия упаковки, кроме случаев, предусмотренных п. 43 Правил. В случае если багаж, грузобагаж предъявлены к перевозке в неисправной упаковке, перевозчик вправе отказать в приеме к перевозке.

Багаж перевозится от и до железнодорожных станций, производящих операции по приему и выдаче багажа, но не далее железнодорожной станции назначения пассажира согласно проездному документу (билету).

Грузобагаж принимается к перевозке по письменному заявлению отправителя без предъявления проездного документа (билета) от и до железнодорожных станций, открытых для приема и выдачи багажа[[43]](#footnote-43).

Багаж, грузобагаж могут приниматься к перевозке предварительно, при этом за их хранение взимается плата. Срок предварительного хранения багажа, грузобагажа устанавливается Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

Дата отправления багажа, грузобагажа указывается перевозчиком в перевозочных документах при заключении договора перевозки.

Пассажир, отправитель обязаны проверить правильность указанных в перевозочных документах наименований железнодорожных станций отправления и назначения, фамилии, имени и отчества отправителя, получателя, их адресов и других реквизитов перевозки (дата отправления, номер поезда, количество мест) и другой информации.

В случае указания в перевозочном документе неправильных, неточных (неполных) сведений по вине пассажира, отправителя выдача или переоформление доставки багажа, грузобагажа производится после внесения пассажиром, отправителем (получателем) причитающихся в связи с этим перевозчику платежей[[44]](#footnote-44).

Запрещается перевозить в качестве багажа, грузобагажа финансовые документы, деньги и другие ценности, а также бьющиеся и хрупкие предметы (стекло, фарфор, телевизоры, приемники и т.п.), упакованные пассажиром или отправителем среди других предметов багажа, грузобагажа, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, а также другие предметы и вещи, которые могут причинить вред приемосдатчику багажа, грузобагажа, багажу других пассажиров, грузобагажу или перевозчику.

Срок доставки багажа, грузобагажа определяется временем следования поезда, которым отправлен багаж, грузобагаж до железнодорожной станции назначения. Если багаж подлежит перегрузке в пути следования, срок его доставки определяется временем следования по данному пути следования поездов, в состав которых включены вагоны, предназначенные для перевозки багажа, с прибавлением одних суток на каждую перегрузку багажа. Перегрузка багажа с одной железнодорожной станции на другую железнодорожную станцию с использованием автомобильного транспорта осуществляется по соглашению между пассажиром и перевозчиком за дополнительную плату. При такой перегрузке багажа срок его доставки исчисляется с прибавлением двух суток на перегрузку[[45]](#footnote-45).

Перегрузка грузобагажа в пути следования и его переадресовка не допускаются.

Дата прибытия багажа, грузобагажа проставляется перевозчиком в перевозочных документах на железнодорожной станции назначения.

Перевозчик уведомляет пассажира в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, о прибытии в его адрес багажа, доставленного с перегрузкой в пути следования, или получателя о прибытии в его адрес грузобагажа.

Выдача багажа, грузобагажа производится в часы работы подразделения перевозчика, осуществляющего прием и выдачу багажа, грузобагажа, на железнодорожной станции и железнодорожном вокзале.

Багаж выдается на железнодорожной станции назначения предъявителю багажной квитанции и проездного документа (билета), оформленного на весь маршрут следования, под подпись в багажной квитанции.

Прибывший на станцию назначения грузобагаж выдается получателю или другому лицу, действующему на основании доверенности, оформленной в установленном порядке, при предъявлении паспорта или иного документа, удостоверяющего личность, под подпись на обороте дорожной грузобагажной ведомости с указанием номера паспорта или иного документа, удостоверяющего личность, и места жительства[[46]](#footnote-46).

При получении грузобагажа предъявлять грузобагажную квитанцию не требуется.

На железнодорожной станции назначения прибывшие багаж, грузобагаж хранятся бесплатно 24 часа без учета дня прибытия. За хранение багажа, грузобагажа сверх указанного срока взимается плата.

Багаж, грузобагаж считаются утраченными и их стоимость подлежит возмещению, если они не прибудут на железнодорожную станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока доставки багажа, грузобагажа. В случае если багаж, грузобагаж прибыли по истечении указанного срока, пассажир, получатель может получить багаж, грузобагаж, возвратив при этом перевозчику сумму, ранее выплаченную ему за утрату багажа, грузобагажа в порядке, предусмотренном УЖДТ РФ.

В случае отказа в письменной форме от получения багажа, грузобагажа или непредставления пассажиром, получателем решения о судьбе багажа, грузобагажа в течение четырех суток после уведомления пассажира, получателя в письменной форме о прибытии багажа, грузобагажа на железнодорожную станцию назначения перевозчик, если иное не предусмотрено договором перевозки багажа, грузобагажа, вправе реализовать багаж, грузобагаж в порядке, установленном ст. 35, 48 и 49 УЖДТ РФ.

Так суд рассмотрел, заявление Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Самарской области от 24.08.2007 № ЮР-ЖД (далее ФСГС "Самарастат") к открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" о взыскании задолженности в сумме 3360 рублей.

Заявитель (истец) считает, что постановления судов апелляционной и кассационной инстанций подлежат отмене, так как не соответствуют фактическим обстоятельствам дела.

Основания для изменения или отмены в порядке надзора судебных актов, вступивших в законную силу, определены статьей 304 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Изучив доводы заявителя, а также содержание оспариваемых судебных актов, Судебная коллегия не находит оснований, предусмотренных указанной статьей Кодекса для передачи дела в Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

В силу статьи 89 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчик уведомляет получателя о прибытии в его адрес грузобагажа в порядке, определенном Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте.

Пунктом 128 приказа Министерства путей сообщения Российской Федерации от 26.07.2002 № 30 об утверждении указанных Правил перевозок предусмотрено уведомление о прибытии грузобагажа по истечении суток, не считая прибытия, лишь получателя - физического лица. Уведомление получателей - юридических лиц упомянутыми Правилами перевозок не предусмотрено.

Принимая судебный акт об отказе в иске, суд апелляционной инстанции исходил из того, что согласно пункту 128 названных Правил информирование получателя грузобагажа, отправленного юридическим лицом, о времени явки за его получением не является обязанностью железной дороги.

Суд кассационной инстанции согласился с выводами суда апелляционной инстанции, указав, что плата за хранение грузобагажа сверх установленного статьей 132 Правил срока является законной, а предъявленные ФСГС "Самарастат" исковые требования неправомерными[[47]](#footnote-47).

Багаж, доставленный без перегрузки в пути следования и не востребованный в течение 30 дней с латы его прибытия, багаж, доставленный с перегрузкой в пути следования, и грузобагаж, не востребованный в течение 30 дней с момента уведомления (в письменной форме) получателей о его прибытии, подлежат реализации в порядке, предусмотренном ст. 35, 48 и 49 УЖДТ РФ в отношении грузов.

Скоропортящиеся продукты, не востребованные в сроки, предусмотренные Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, подлежат уничтожению перевозчиком.

2.3 Порядок оказания услуг по перевозкам грузов

В соответствии с п. 59-67 указанных выше Правил любое физическое лицо (грузоотправитель) вправе перевозить груз в вагонах и контейнерах, принадлежащих перевозчику или иным юридическим и физическим лицам.

Для осуществления перевозки груза грузоотправитель представляет перевозчику на железнодорожной станции отправления надлежащим образом оформленную (в необходимом количестве экземпляров) заявку на перевозку груза (далее — заявка). Заявка представляется грузоотправителем с указанием сведений, предусмотренных правилами перевозок грузов[[48]](#footnote-48).

Форма заявки, порядок ее оформления и представления устанавливаются правилами перевозок грузов. Заявка представляется не менее чем за 10 дней до начала перевозки груза в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за 15 дней до начала перевозки груза в прямом международном сообщении, непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты.

Перевозчик обязан рассмотреть заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить ее для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки. Согласованная перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки[[49]](#footnote-49).

Перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки в случаях, установленных ст. 11 УЖДТ РФ. Заявка в случае отказа в ее согласовании возвращается перевозчиком грузоотправителю с обоснованием причин отказа. Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке.

При предъявлении для перевозки груза грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с Правилами перевозок грузов накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами Российской Федерации документы.

При предъявлении для перевозки груза грузоотправитель должен указать в накладной его массу, а при предъявлении тарных и штучных грузов — также число грузовых мест.

Перевозчик, грузоотправитель или грузополучатель должны обеспечить в установленном порядке сохранность перевозочных и других документов, предусмотренных правилами перевозок грузов и иными нормативными правовыми актами.

Плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема груза для перевозки, если иное не предусмотрено УЖДТ РФ или соглашением сторон.

Окончательные расчеты за перевозку груза, в том числе за связанные с ней дополнительные работы (услуги), производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию до момента их выдачи. При выявлении обстоятельств, влекущих за собой необходимость перерасчета стоимости перевозки и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов, перерасчет может производиться после выдачи груза[[50]](#footnote-50).

До внесения на железнодорожной станции назначения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей вагоны, контейнеры, не выданные грузополучателю, находятся на его ответственном простое, и с него взимается плата за пользование вагонами, контейнерами.

Груз, в том числе состоящий из нескольких разнородных предметов, сдается к перевозке под общим наименованием «груз для личных нужд» с указанием в накладной наименования каждого предмета, составляющего данную отправку.

Перевозка груза с объявлением его ценности осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов. За перевозку груза с объявленной ценностью взимается сбор, ставки которого устанавливаются в тарифном руководстве. При предъявлении к перевозке такого груза отправитель вместе с накладной представляет перевозчику опись на перевозку груза с объявленной ценностью, составленную в трех экземплярах. При предъявлении к перевозке по одной накладной грузов различной ценности их отличительные признаки, число мест и ценность указываются в описи отдельной строкой.

По заявлению (в письменной форме) грузоотправителя или грузополучателя перевозчик может переадресовывать перевозимый груз с изменением грузополучателя и (или) станции назначения.

Заявление может быть подано перевозчику как на железнодорожной станции первоначального назначения, так и на железнодорожной станции отправления. К заявлению прилагается подлинная квитанция о приеме груза.

Расходы перевозчика, возникающие в связи с переадресовкой груза, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которого осуществляется переадресовка.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов дня, следующего за днем прибытия груза. Такое уведомление осуществляется в письменном виде или по телефону, если иной способ не предусмотрен соглашением сторон.

В случае если перевозчик не уведомляет о прибытии груза, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами и платы за хранение груза до получения уведомления о его прибытии[[51]](#footnote-51).

После прибытия груза на железнодорожную станцию назначения и уведомления перевозчиком грузополучателя о прибытии груза в его адрес ответственность за расчеты, связанные с перевозкой, возлагается на грузополучателя.

По прибытии груза на железнодорожную станцию назначения перевозчик обязан выдать груз и накладную грузополучателю в порядке, предусмотренном УЖДТ РФ.

Перевозчик обязан доставить груз по назначению и в установленный срок.

Прибывший в вагонах, контейнерах груз, подлежащий выгрузке и выдаче в местах общего пользования, хранится на железнодорожной станции назначения бесплатно в течение 24 часов.

Срок бесплатного хранения исчисляется с 24 часов дня обеспеченной перевозчиком выгрузки груза из вагонов, контейнеров или с 24 часов дня подачи перевозчиком вагонов, контейнеров с грузом к оговоренному сторонами месту для выгрузки груза грузополучателем.

2.4 Обязательное и добровольное страхование пассажиров и порядок выплаты страховой суммы

В России с 2001 г. началась структурная реформа железнодорожного транспорта, проводимая в три этапа.

На первом этапе (2001 - 2002 гг.) на железнодорожном транспорте проведено разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления.

Второй этап реформирования железнодорожного транспорта (2003 - 2005 гг.) будет включать в себя реорганизацию ОАО "РЖД" путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

На третьем этапе (2006 - 2010 гг.) предполагается продолжить привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта путем продажи пакетов акций дочерних обществ ОАО "РЖД" и других акционерных обществ, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

Все предпринимаемые меры своевременны и необходимы, т.к. железнодорожный транспорт был и остается основным видом транспорта в России. Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в 2003 году составили 39,9% пассажирских перевозок иных видов транспорта, что превышает воздушные, морские, речные и автомобильные перевозки.

Однако активный процесс обновления правовых основ организации и деятельности железнодорожного транспорта не затронул вопросы обязательного страхования пассажиров.

Железнодорожный транспорт является источником повышенной опасности, поэтому при перевозках возможна смерть или причинение вреда здоровью пассажиров, работников поездной бригады, третьих лиц в результате несчастного случая в пути; возможна гибель, повреждение или несохранность груза. В связи с этим в зависимости от важности интересов, находящихся в сфере риска, различают обязательное и добровольное страхование (ст. 3 Закона "Об организации страхового дела в РФ"[[52]](#footnote-52)). Если в сфере риска оказываются интересы государства (жизнь, здоровье депутатов, судей и т.д.), всего населения (медицинское страхование) или его значительной части (пассажиры, работающее население), вводится обязательное страхование, предусматривающее, как правило, минимум защиты[[53]](#footnote-53).

В связи с этим различается обязательное страхование от несчастных случаев пассажиров дальнего следования на железнодорожном транспорте; обязательное страхование работников поездных бригад, железнодорожников, ведомственной охраны и др.

Обязательное страхование вводится без согласия страхователя в силу предписания Закона. Поэтому критериями обязательного страхования называют его всеобщность, автоматичность и др. Степень свободы сторон в договорах обязательного страхования существенно ограничена.

Инициатором обязательного страхования является государство, которое в соответствующих законах предписывает обязанность организаций и граждан страховать определенные имущественные интересы. При этом согласия страхователей не требуется.

В советское время необходимости в страховании не было, так как ущерб, причиненный имуществу государственных предприятий, колхозов, а также жизни и здоровью работников возмещался за счет государственного бюджета. Сегодня, помимо социального страхования граждан, осуществляемого через государственные фонды, к основным видам обязательного страхования относится страхование жизни и здоровья депутатов, военнослужащих, работников силовых ведомств, прокуратуры, суда, охранников, пассажиров и др.

Задачей обязательного страхования является гарантированное финансирование опасных рисков за счет специальных фондов. Хуже всех из перечисленных групп застрахованных лиц защищены пассажиры.

В соответствии с Указом Президента РФ "Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования" от 6 апреля 1994 г. № 667 Правительству РФ поручено разработать проект закона об обязательном страховании.

В настоящее время число правовых актов, в которых упоминается обязанность заключать договоры страхования, превышает 60. Нормы обязательного страхования содержатся как в законах, так и в указах Президента РФ и постановлениях Правительства РФ. Многие из этих норм не соответствуют Гражданскому кодексу РФ: в них наблюдаются терминологические несоответствия, не перечислены даже наиболее существенные условия договора страхования; резко отличается объем льгот для разных категорий застрахованных[[54]](#footnote-54).

Эксперты считают, что механизм действия законодательных норм по обязательному страхованию недостаточно отработан, что вызывает трудности по их реальному применению, некоторые из них не просто декларированы, а приобрели статус "мертвых" норм[[55]](#footnote-55).

Рассмотрим некоторые виды обязательного страхования, действующие на железнодорожном транспорте.

1. Обязательное страхование пассажиров введено Указом Президента РФ "О государственном обязательном страховании пассажиров" № 750 от 7 июля 1992 г.[[56]](#footnote-56), а также Указом Президента РФ "Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования" № 667 от 6 апреля 1994 г[[57]](#footnote-57).

На железнодорожном транспорте обязательное страхование распространяется лишь на пассажиров дальнего следования. Объектом страхования являются имущественные интересы пассажиров, связанные с их жизнью и здоровьем. Страховщиком может быть любая страховая организация, имеющая лицензию на данный вид страхования[[58]](#footnote-58).

Страхователем является перевозчик, который заключает со страховщиком договор. В обязательном страховании страхователь не вправе самостоятельно выбирать страховую организацию, размеры страховой суммы, страховых платежей, страховых выплат и др.

Страховая сумма на одного пассажира составляет 120 МРОТ, установленного на дату приобретения билета. Страховая премия включается в стоимость билета, взимается с пассажира при его продаже и составляет 2 руб. 30 коп. Тарифы утверждаются органом страхового надзора и согласуются с Министерством транспорта и связи. Основную часть тарифа составляют отчисления в фонд предупредительных мероприятий, средства которого направляются на цели безопасности железнодорожных перевозок, что составляет 82% от собираемой страховой премии в обязательном страховании пассажиров. Если пассажир следует по бесплатному билету (железнодорожники, дети до 7 лет), то страховая премия страховщику не поступает.

Пассажирами считаются граждане, имеющие билет или проездные документы, дающие право на бесплатный проезд. В пользу пассажиров страхователем заключается договор со страховщиком, то есть пассажиры имеют статус застрахованных лиц в договоре страхования. Парадокс состоит в том, что на пассажиров (застрахованных лиц), являющихся третьими лицами в договоре страхования, возложена обязанность по уплате страховых премий. Таким образом, страхователь (перевозчик) перенес свою обязанность на самих пассажиров[[59]](#footnote-59).

Срок страхования исчисляется с момента объявления посадки в поезд и до момента оставления вокзала (станции), но не более чем в течение одного часа после прибытия поезда. Транзитные пассажиры считаются застрахованными на территории вокзала (станции) на весь период ожидания посадки в поезд.

Страхование транзитных пассажиров автоматически прекращается в случае оставления ими территории вокзала (станции) и возобновляется при возвращении обратно.

Договор страхования заключается в устной форме, когда пассажир делает заявление о намерении совершить поездку поездом. Заключение договора подтверждается приобретением билета. Договор прекращается при отказе пассажира от поездки, страховая премия возвращается.

Страховыми случаями признаются травма и смерть пассажиров в результате несчастного случая на железнодорожном транспорте. Чаще всего это травмы, связанные с падением вещей с верхних полок на пассажиров, ожоги горячим чаем, учитываются отравления, простуда и др.

Не являются страховыми случаями события, связанные с совершением пассажиром умышленного преступления; нахождением в состоянии опьянения и действиями, связанными с этим фактором; самоубийством, за исключением случаев, когда пассажир был доведен до такого состояния противоправными действиями третьих лиц; умышленным причинением пассажиром себе телесных повреждений; нарушением инструкций, определяющих порядок пользования железнодорожным транспортом.

При этом не считается страховым случаем естественная смерть пассажира, в том числе от обострения хронических заболеваний в пути.

Страховая выплата в случае смерти пассажира составляет 120 МРОТ, при повреждении здоровья - часть страховой суммы (от 120 МРОТ), соответствующая степени тяжести полученной травмы. При наступлении страхового случая страхователь (перевозчик) обязан составить страховой акт и вручить его пассажиру либо переслать в страховую организацию в случае смерти пассажира[[60]](#footnote-60).

Обязательное страхование пассажиров гарантирует минимум защиты от опасностей, угрожающих им в пути.

Добровольное страхование позволяет защитить пассажиров от дополнительных рисков, увеличить сумму страхового покрытия и период ответственности страховщика.

В соответствии с правилами добровольного страхования пассажиров железнодорожного транспорта от несчастных случаев страховая сумма устанавливается по соглашению сторон, страховыми случаями являются: несчастный случай с пассажиром, повлекший за собой повреждение здоровья или смерть; обращение в медицинское учреждение, начиная с первого дня, повлекшее расходы за оказанное лечение; покупка лекарственных средств, перевязочных материалов, реабилитационно-восстановительное лечение; преждевременные роды, выкидыш вследствие травмы при несчастном случае; транспортировка пассажира в лечебное учреждение или к постоянному месту жительства; репатриация тела погибшего пассажира к месту постоянного жительства (без расходов на погребение)[[61]](#footnote-61).

При наступлении несчастного случая пассажиру выплачивается 0,3% страховой суммы за каждый день непрерывного лечения начиная с первого дня. За травмы лица, шеи выплачивается 0,5% за каждый день лечения независимо от его срока.

При наступлении инвалидности вследствие страхового случая страховщик выплачивает по инвалидности 3-й группы - 100% страховой суммы; 2-й группы - 7,0% и 1-й группы - 35% страховой суммы.

В случае смерти пассажира от несчастного случая его выгодоприобретателю выплачивается полная страховая сумма.

Размер страховой премии зависит от страховой суммы, договор страхования вступает в силу с момента ее уплаты страховщику. Договор заключается в письменной форме.

Поскольку железная дорога и ее транспорт являются источником повышенной опасности, перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира. Поэтому пассажиры поездов дальнего следования подлежат обязательному личному страхованию (ст. 31 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[[62]](#footnote-62)). Страхование жизни и здоровья на железнодорожном транспорте подразделяется на обязательное личное страхование и добровольное личное страхование.

Обязательное личное страхование пассажиров. Обязательное личное страхование пассажиров и порядок выплаты страховой суммы регулируется Указом Президента РФ от 7 июля 1992 г. «Об обязательном личном страховании пассажиров»[[63]](#footnote-63), приказом Минфина России от 16 января 1998 г № 2н «О размере страхового тарифа по обязательному льготному страхованию пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутриводного и автомобильного транспорта»[[64]](#footnote-64). Сумма страхового взноса включается в стоимость проездных документов (билетов) и взимается с пассажиров при их продаже. Обязательное личное страхование не распространяется на пассажиров, следующих в международном и в пригородном сообщениях. Пассажиры, пользующиеся правом бесплатного проезда в Российской Федерации, подлежат обязательному личному страхованию без уплаты ими страхового взноса. Страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров установлена в размере 120 установленных законом на дату приобретения проездного документа (билета) минимальных размеров оплаты труда. Договор страхования носит дополнительный по отношению к договору перевозки пассажира характер и прекращается при прекращении договора перевозки.

Пассажир считается застрахованным от несчастного случая в пути с момента объявления посадки в поезд на всем пути его следования, в том числе на остановках поезда и в пунктах пересадки транзитных пассажиров. Однако, если пассажир, следующий в беспересадочном сообщении, прервал свою поездку и сделал остановку в пути или транзитный пассажир покинул помещение вокзала (территорию станции пересадки), правоотношения страхования приостанавливаются. В таком случае приостанавливается исполнение и договора перевозки, и договора страхования пассажира, действие которых возобновляется с момента объявления посадки в поезд, в котором пассажир, сделавший остановку в пути, продолжит поездку, или с момента возвращения транзитного пассажира в помещение вокзала (на территорию станции пересадки).

При получении травмы в результате несчастного случая на железнодорожном транспорте пассажиру выплачивается часть страховой суммы, соответствующая степени тяжести травмы. В случае смерти пассажира страховая сумма выплачивается его наследникам полностью. Страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров при наступлении страхового случая выплачивается независимо от выплаты им или их наследникам денежных сумм в связи с тем же событием по иным основаниям, предусмотренным законодательством Российской Федерации. Страховая выплата производится пассажиру или его наследникам не позднее 10 дней после получения страховщиком составленного перевозчиком акта о несчастном случае и других необходимых документов, предусмотренных правилами проведения этого вида обязательного страхования. Первый экземпляр акта о несчастном случае вручается пассажиру, его наследнику или представителю.

Согласно ст. 927 Гражданского кодекса РФ пассажир вправе осуществить дополнительно добровольное личное страхование жизни и здоровья от несчастных случаев, а также страхование багажа и грузобагажа, заключив договор со страховой организацией.

В соответствии со ст. 927, 426 Гражданского кодекса РФ пассажир имеет право дополнительно заключать со страховщиком договор добровольного личного страхования в случае причинения вреда его жизни или здоровью. Порядок заключения такого договора следующий: пассажир в ходе приобретения билета в кассах железнодорожного транспорта вносит в кассу стоимость билета, а также дополнительно вносит в кассу страховой взнос. После этого ему выдают билет на проезд в пассажирском (скором) поезде и страховой полис. В случае наступления несчастного случая пассажир предъявляет страховой полис и ему выплачивается не только сумма по обязательному страхованию, но и по добровольному страхованию.

1. Обязательное страхование пассажиров в действующей форме вызывает много нареканий. Во-первых, отчисление более 80% страхового тарифа на финансирование расходов перевозчика (страхователя) делает обязательное страхование пассажиров более похожим на дополнительное налогообложение населения. Сравним, в добровольном страховании пассажиров железнодорожного транспорта отчисления составляют всего 12% от всей собираемой страховой премии.

2. Обязательное страхование осуществляется за счет бюджета, за исключением страхования пассажиров.

В связи с этим отдельные страховщики используют гарантированные источники поступления страховых премий из бюджета в корыстных целях. Часть средств уходит в коммерческие страховые организации, учредителями которых являются сами страхователи - соответствующие министерства (например, Минтранс).

В связи с этим в последнее время обсуждается вопрос о создании в целях обеспечения обязательного личного страхования государственной страховой организации в форме государственного унитарного предприятия.

3. Концепция развития страхования в РФ содержит положение о замене действующего обязательного страхования пассажиров страхованием гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами. Однако в этом случае опять проиграет пассажир. В настоящее время пассажиру или выгодоприобретателю страховые выплаты производятся без учета причины наступления несчастного случая, включая неосторожность, негрубую вину в его действиях. В правилах страхования предусмотрены случаи отказов - нетрезвое состояние пассажира и действия, связанные с этим фактором, и т.д. (закрытый перечень).

При введение обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром перечень страховых событий, влекущих обязанность страховщика произвести страховую выплату, будет значительно сокращен.

Представляется, надо идти по пути унификации условий обязательного страхования для большинства категорий граждан в будущем законе.

Заключение

Переход государства к рыночной экономике и условия реформирования социально - экономических отношений в обществе поставили перед федеральным железнодорожным транспортом новые более сложные задачи в области коренного улучшения деятельности и повышения качества предоставляемых транспортных услуг населению, грузоотправителям, грузополучателям, владельцам железнодорожных подъездных путей и собственного железнодорожного состава, совершенствования взаимоотношений железных дорог с предприятиями других видов транспорта.

1. Предлагаем новую редакцию легального определения договора перевозки пассажира (п.1ст.786 ГК РФ) следует сформулировать и излагать с учетом расширенного понимания его предмета. Оно может быть сформулировано следующим образом: «По договору перевозки пассажира одна сторона (перевозчик) обязуется своевременно перевезти пассажира в пункт назначения, а, в случае сдачи пассажиром багажа, также доставить багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, обеспечив пассажиру необходимое качество проезда, а другая сторона (пассажир или лицо, обеспечивающее перевозку) обязуется уплатить установленную плату за проезд».

2. Необходимо в п.1 ст. 786 ГК РФ закрепить следующее понятие пассажира: «Пассажиром является физическое лицо, имеющее право на проезд в соответствующем транспортном средстве на основании договора перевозки».

3. Следует уточнить определение перевозчика, закрепленное в ст.2 УЖТ РФ и ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте в Российской Федерации, изложив его в следующей редакции:

«Перевозчик — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, владеющие на праве собственности или ином праве железнодорожным подвижным составом, имеющие лицензии на осуществление подлежащих лицензированию видов деятельности при перевозке пассажиров, грузов, багажа или грузобагажа, оформленные до заключения договора перевозки договоры об оказании услуг по использованию инфраструктур железнодорожного транспорта, согласовавшие такую перевозку со все участвующими в осуществлении перевозки грузов владельцами инфраструктур, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить пассажира, вверенный ему отправителем груз, багаж или грузобагажа из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагажа получателю».

4. Существует необходимость принятия федерального закона "Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения в Российской Федерации", в котором следует установить принципы организации транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации, в том числе решить вопросы компетенции субъектов Российской Федерации в части организации муниципальных, межмуниципальных, межсубъектных перевозок, определить полномочия по регулированию рынка перевозчиков, пределы самостоятельности субъектов Российской Федерации в тарифной политике, предусмотреть механизмы организации федеральной поддержки дотационным субъектам.

5. Возникает вопрос о правомерности ограничения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. Ведь Закон РФ "О защите прав потребителей" содержит норму, согласно которой убытки, причиненные потребителю, подлежат возмещению в полной сумме сверх неустойки, установленной законом или договором. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 «О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей» имеется разъяснение, в соответствии с которым в тех случаях, когда отдельные виды гражданско-правовых отношений с участием потребителей, помимо норм ГК, регулируются и специальными законами Российской Федерации, то к отношениям, вытекающим из таких договоров, Закон РФ "О защите прав потребителей" может применяться в части, не противоречащей ГК и специальному закону. Следовательно, соответствующая норма законодательства о защите прав потребителей о возмещении пассажиру убытков в полном размере в случае нарушения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, не подлежит применению.

6. Другая проблема, связанная с применением к отношениям по договору перевозки пассажира законодательства о защите прав потребителей, состоит в определении возможности компенсации пассажиру морального вреда, причиненного ему в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки пассажира. В примерном перечне случаев, когда возможность компенсации морального вреда не вызывает сомнений, не нашлось места нарушениям договорных обязательств. Очевидно, что могут быть ситуации, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, причиняет гражданину физические и нравственные страдания, которые могут быть компенсированы путем возмещения морального вреда (например, когда задержка прибытия в пункт назначения привела к опозданию пассажира на похороны близкого родственника). Абз.3 статьи 110 УЖТ РФ следует изложить в следующей редакции: «Пассажир также вправе потребовать возмещения иных причиненных ему убытков, а также компенсации морального вреда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

Библиографический список

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации [Текст]: офиц. текст. от 12.12.1993 г. // Российская газета. – 1993. – № 237.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Текст]: [Федеральный закон № 51-ФЗ, принят 30.11.1994 г., по состоянию на 24.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) [Текст]: [Федеральный закон № 14-ФЗ, принят 26.01.1996 г., по состоянию на 14.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) [Текст]: [Федеральный закон № 146-ФЗ, принят 26.11.2001 г., по состоянию на 30.06.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 49. – Ст. 4552.
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 138-ФЗ, принят 14.11.2002 г., по состоянию на 22.11.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 46. – Ст. 4532.
6. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 95-ФЗ, принят 24.07.2002 г., по состоянию на 03.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 30. – Ст. 3012.
7. Воздушный кодекс Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 60-ФЗ, принят 19.03.1997 г., по состоянию на 30.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.
8. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 24-ФЗ, принят 07.03.2001 г., по состоянию на 30.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.
9. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: [Федеральный закон № 259-ФЗ, принят 08.11.2007 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.
10. О транспортной безопасности [Текст]: [Федеральный закон № 16-ФЗ, принят 09.02.2007 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
11. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 18-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.
12. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 17-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 30.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169.
13. Об организации страхового дела в Российской Федерации [Текст]: [Закон РФ № 4015-1, принят 27.11.1992 г., по состоянию на 29.11.2007] // Ведомости СНД и ВС РФ. – 1993. – № 2. – Ст. 56.
14. Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования [Текст]: [Указ Президента РФ № 667, от 06.04.1994 г.] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1994. – № 15. – Ст.1174.
15. Об обязательном личном страховании пассажиров [Текст]: [Указ Президента РФ № 750, от 07.07.1992 г., по состоянию на 22.07.1998] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1992. – № 2. – Ст. 35.
16. Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 111, от 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851.
17. Об утверждении правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 72, от 06.02.2003 г., по состоянию на 18.01.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 7. – Ст. 646.
18. О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 384, от 18.05.2001 г., по состоянию на 20.12.2004] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 23. – Ст. 2366.
19. Об утверждении правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте [Текст]: [Приказ МПС РФ № 30, от 26.07.2002 г., по состоянию на 28.03.2007] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2002. – № 40. – С. 45.
20. О размере страхового тарифа по обязательному личному страхованию пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта [Текст]: [Приказ Минфина РФ № 2н, от 16.01.1998 г.] // Нормативные акты по финансам, налогам, страхованию и бухгалтерскому учету. – 1998. – № 3. – С. 45.

Научная и учебная литература

1. Алексеев С.С. Право: азбука - теория - философия: Опыт комплексного исследования. [Текст] – М. Статут. 2006. – 796 с.
2. Астахова Е.Н. К вопросу о соотношении договора об организации перевозок грузов и договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 2. – С. 26.
3. Батяев А.А., Внукова И.Б. Комментарий к Федеральному закону от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» (постатейный) [Текст] – М., Юрайт. 2008. – 216 с.
4. Бобылев А.И. Правотворчество субъектов права в сфере железнодорожного транспорта [Текст] // Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта. – М., Статут. 2001. – 478 с.
5. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие [Текст] – М., Научная книга. 2007. – 624 с.
6. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта [Текст] – М., Статут. 2006. – 812 с.
7. Васильчикова Н.В. Как потребителю защитить свои интересы: рекомендации и примеры [Текст] – М., Омега-Л. 2008. – 478 с.
8. Вербловский Г. Положение о Совете по железнодорожным делам и Общий устав Российских железных дорог с объяснениями. [Текст] – М., Статут. 2006. – 576 с.
9. Горюнов А.В. К вопросу о форме договора железнодорожной перевозки груза [Текст] // Гражданское право. – 2006. – № 3. – С. 28.
10. Гуляева И.Н. Защита прав потребителей в вопросах и ответах: типовые ситуации и примеры [Текст] – М., Омега-Л. 2007. – 568 с.
11. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. [Текст] – М., Юридическая литература. 1975. – 408 с.
12. Долинская В.В.Обязательное страхование: вопросы правового регулирования и классификации [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 9. – С. 26.
13. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств - участников СНГ [Текст] – М., Норма. 2008. – 576 с.
14. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник [Текст] – М., ЗАО Юстицинформ. 2008. – 612 с.
15. Ермолаев В.Г., Сиваков О.В., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Морское право. Железнодорожное право. Внутреннее водное (речное) право. [Текст] – М., Былина. 2008. – 780 с.
16. Жуков В.Н. Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки [Текст] // Теоретические проблемы формирования транспортного права: Сб. научн. ст. Вып. 8 / Под ред. Бобылева А.И., Духно Н.А. – М., Юридический институт МИИТа. 2007. – 672 с.
17. Игбаева Г.Р. Страховое законодательство в России: понятие, источники [Текст] // История государства и права. – 2007. – № 18. – С. 26.
18. Коваль А.В. Правовое регулирование договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2008. – № 4. – С. 26.
19. Копьев А.В. О свободе гражданско-правовых договоров в сфере предпринимательства [Текст] // Налоги (газета). – 2008. – № 19. – С. 26.
20. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – 516 с.
21. Лазарева Л.И. Страхование пассажиров железнодорожного транспорта [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 26.
22. Макарец С.В. Актуальные проблемы совершенствования правопорядка на транспорте: Опыт, проблемы, предложения [Текст] // Сб. науч. статей по материалам IV Всеросс. научн.-практ. конф. Вып. 11. – М., Юридический институт МИИТа. 2007. – 506 с.
23. Матузов Н.И., Малько А.В. Тория государства и права: Учебник. [Текст] – Саратов., Юрист. 2004. – 814 с.
24. Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 19.
25. Мишина Н.В. Место железнодорожного права в системе российского права [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 6. – С. 22.
26. Мишина Н.В. О целесообразности систематизации законодательства в области железнодорожного транспорта [Текст] // Право и политика. – 2007. – № 6. – С. 130-133.
27. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 25.
28. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 25.
29. Никифорова Е.И. Новые правила оказания транспортных услуг: постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ [Текст] – М., ГроссМедиа. 2008. – 378 с.
30. Никульникова О.В., Внукова И.Б. Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (постатейный) [Текст] – М., Инфра-М. 2008. – 276 с.
31. Общая теория права и государства [Текст] / Под ред. Лазарева В.В. – М., Юрист. 2008. – 902 с.
32. Основные вопросы железнодорожного права: Сб. статей [Текст] / Под ред. Рудковского В.И., Рыбальского-Бутевича И.В. – М., Статут. 2000. – 560 с.
33. Петрова Ю.А. Сборник транспортных договоров с комментариями [Текст] – М., Юнити. 2008. – 378 с.
34. Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 23.
35. Свит Ю.П. Защита прав потребителей при оказании транспортных услуг [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 2. – С. 27.
36. Сирик Н.В. Гражданско-правовое регулирование перевозки как составной части туристского продукта [Текст] // Современное право. – 2007. – № 4. – С. 31.
37. Ставцев В.Г. Особенности первоначального этапа раскрытия и расследования хищений грузов, перевозимых железнодорожным транспортом [Текст] // Российский следователь. – 2008. – № 9. – С. 26.
38. Стрельникова И.А. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки правового регулирования [Текст] // Современное право. – 2008. – № 9. – С. 27.
39. Теория государства и права: Учебник для юрид. вузов [Текст] / Под ред. Пиголкина А.С. – М., Городец. 2008. – 780 с.
40. Терешко Ю. Воздушное страхование [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2008. – № 44. – С. 6.
41. Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 3. – С. 26.
42. Ткаченко Е.В., Клеандров М.И. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 26.
43. Федоров Ю. Закон торможения [Текст] // Сириус. Транспортное обозрение. – 2007. – № 8. – С. 13.

Материалы юридической практики

1. Определение Верховного Суда РФ № 5-В05-44 от 10.08.2005 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2005. – № 12. – С. 45.
2. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ08-33 от 25.03.2008 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 7. – С. 49.
3. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ06-1433 от 21.02.2007 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 6. – С. 46.
4. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ2004-875 от 01.07.2004 г. //Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2004. – № 11. – С. 13.
5. Определения ВАС РФ № 11691/07 от 19.09.2007 г. // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 57.

1. Макарец С.В. Актуальные проблемы совершенствования правопорядка на транспорте: Опыт, проблемы, предложения [Текст] // Сб. науч. статей по материалам IV Всеросс. научн.-практ. конф. Вып. 11. – М., Юридический институт МИИТа. 2007. – С. 106. [↑](#footnote-ref-1)
2. Федоров Ю. Закон торможения [Текст] // Сириус. Транспортное обозрение. – 2007. – № 8. – С. 13. [↑](#footnote-ref-2)
3. Вербловский Г. Положение о Совете по железнодорожным делам и Общий устав Российских железных дорог с объяснениями. [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 68. [↑](#footnote-ref-3)
4. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. [Текст] – М., Юридическая литература. 1975. – С. 76. [↑](#footnote-ref-4)
5. Основные вопросы железнодорожного права: Сб. статей [Текст] / Под ред. Рудковского В.И., Рыбальского-Бутевича И.В. – М., Статут. 2000. – С. 176. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ермолаев В.Г., Сиваков О.В., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Морское право. Железнодорожное право. Внутреннее водное (речное) право. [Текст] – М., Былина. 2008. – С. 170. [↑](#footnote-ref-6)
7. Алексеев С.С. Право: азбука - теория - философия: Опыт комплексного исследования. [Текст] – М. Статут. 2006. – С. 45; Общая теория права и государства [Текст] / Под ред. Лазарева В.В. – М., Юрист. 2008. – С. 148. [↑](#footnote-ref-7)
8. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 18-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170. [↑](#footnote-ref-8)
9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Текст]: [Федеральный закон № 51-ФЗ, принят 30.11.1994 г., по состоянию на 24.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301. [↑](#footnote-ref-9)
10. Мишина Н.В. О целесообразности систематизации законодательства в области железнодорожного транспорта [Текст] // Право и политика. – 2007. – № 6. – С. 130-133. [↑](#footnote-ref-10)
11. Бобылев А.И. Правотворчество субъектов права в сфере железнодорожного транспорта [Текст] // Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта. – М., Статут. 2001. – С.15. [↑](#footnote-ref-11)
12. Теория государства и права: Учебник для юрид. вузов [Текст] / Под ред. Пиголкина А.С. – М., Городец. 2008. – С. 100. [↑](#footnote-ref-12)
13. Жуков В.Н. Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки [Текст] // Теоретические проблемы формирования транспортного права: Сб. научн. ст. Вып. 8 / Под ред. Бобылева А.И., Духно Н.А. – М., Юридический институт МИИТа. 2007. – С. 24 - 30. [↑](#footnote-ref-13)
14. Там же. – С. 29. [↑](#footnote-ref-14)
15. Матузов Н.И., Малько А.В. Тория государства и права: Учебник. [Текст] – Саратов., Юрист. 2004. – С. 145. [↑](#footnote-ref-15)
16. Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 111, от 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851. [↑](#footnote-ref-16)
17. Об утверждении правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 72, от 06.02.2003 г., по состоянию на 18.01.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 7. – Ст. 646. [↑](#footnote-ref-17)
18. Гуляева И.Н. Защита прав потребителей в вопросах и ответах: типовые ситуации и примеры [Текст] – М., Омега-Л. 2007. – С. 198. [↑](#footnote-ref-18)
19. Свит Ю.П. Защита прав потребителей при оказании транспортных услуг [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 2. – С. 27. [↑](#footnote-ref-19)
20. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник [Текст] – М., ЗАО Юстицинформ. 2008. – С. 109. [↑](#footnote-ref-20)
21. Копьев А.В. О свободе гражданско-правовых договоров в сфере предпринимательства [Текст] // Налоги (газета). – 2008. – № 19. – С. 26. [↑](#footnote-ref-21)
22. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие [Текст] – М., Научная книга. 2007. – С.186. [↑](#footnote-ref-22)
23. Астахова Е.Н. К вопросу о соотношении договора об организации перевозок грузов и договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 2. – С. 26. [↑](#footnote-ref-23)
24. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 24-ФЗ, принят 07.03.2001 г., по состоянию на 30.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001. [↑](#footnote-ref-24)
25. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: [Федеральный закон № 259-ФЗ, принят 08.11.2007 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555. [↑](#footnote-ref-25)
26. Стрельникова И.А. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки правового регулирования [Текст] // Современное право. – 2008. – № 9. – С. 27. [↑](#footnote-ref-26)
27. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 25. [↑](#footnote-ref-27)
28. Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 111, от 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851. [↑](#footnote-ref-28)
29. Об утверждении правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте [Текст]: [Приказ МПС РФ № 30, от 26.07.2002 г., по состоянию на 28.03.2007] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2002. – № 40. – С. 45. [↑](#footnote-ref-29)
30. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – С. 86. [↑](#footnote-ref-30)
31. Определение Верховного Суда РФ № 5-В05-44 от 10.08.2005 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2005. – № 12. – С. 45. [↑](#footnote-ref-31)
32. Никульникова О.В., Внукова И.Б. Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (постатейный) [Текст] – М., Инфра-М. 2008. – С. 112. [↑](#footnote-ref-32)
33. Сирик Н.В. Гражданско-правовое регулирование перевозки как составной части туристского продукта [Текст] // Современное право. – 2007. – № 4. – С. 31. [↑](#footnote-ref-33)
34. О транспортной безопасности [Текст]: [Федеральный закон № 16-ФЗ, принят 09.02.2007 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837. [↑](#footnote-ref-34)
35. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 113. [↑](#footnote-ref-35)
36. Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 23. [↑](#footnote-ref-36)
37. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ08-33 от 25.03.2008 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 7. – С. 49. [↑](#footnote-ref-37)
38. Батяев А.А., Внукова И.Б. Комментарий к Федеральному закону от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» (постатейный) [Текст] – М., Юрайт. 2008. – С. 76. [↑](#footnote-ref-38)
39. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ06-1433 от 21.02.2007 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 6. – С. 46. [↑](#footnote-ref-39)
40. Решение Верховного Суда РФ № ГКПИ2004-875 от 01.07.2004 г. //Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2004. – № 11. – С. 13. [↑](#footnote-ref-40)
41. Никифорова Е.И. Новые правила оказания транспортных услуг: постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ [Текст] – М., ГроссМедиа. 2008. – С. 69. [↑](#footnote-ref-41)
42. Петрова Ю.А. Сборник транспортных договоров с комментариями [Текст] – М., Юнити. 2008. – С. 104. [↑](#footnote-ref-42)
43. Горюнов А.В. К вопросу о форме договора железнодорожной перевозки груза [Текст] // Гражданское право. – 2006. – № 3. – С. 28. [↑](#footnote-ref-43)
44. Мишина Н.В. Место железнодорожного права в системе российского права [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 6. – С. 22. [↑](#footnote-ref-44)
45. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 25. [↑](#footnote-ref-45)
46. Ткаченко Е.В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 3. – С. 26. [↑](#footnote-ref-46)
47. Определения ВАС РФ № 11691/07 от 19.09.2007 г. // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 57. [↑](#footnote-ref-47)
48. Коваль А.В. Правовое регулирование договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2008. – № 4. – С. 26. [↑](#footnote-ref-48)
49. Ткаченко Е.В., Клеандров М.И. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 26. [↑](#footnote-ref-49)
50. Ставцев В.Г. Особенности первоначального этапа раскрытия и расследования хищений грузов, перевозимых железнодорожным транспортом [Текст] // Российский следователь. – 2008. – № 9. – С. 26. [↑](#footnote-ref-50)
51. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств - участников СНГ [Текст] – М., Норма. 2008. – С.78. [↑](#footnote-ref-51)
52. Об организации страхового дела в Российской Федерации [Текст]: [Закон РФ № 4015-1, принят 27.11.1992 г., по состоянию на 29.11.2007] // Ведомости СНД и ВС РФ. – 1993. – № 2. – Ст. 56. [↑](#footnote-ref-52)
53. Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 19. [↑](#footnote-ref-53)
54. О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте [Текст]: [Постановление Правительства РФ № 384, от 18.05.2001 г., по состоянию на 20.12.2004] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 23. – Ст.2366. [↑](#footnote-ref-54)
55. Лазарева Л.И. Страхование пассажиров железнодорожного транспорта [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-55)
56. Об обязательном личном страховании пассажиров [Текст]: [Указ Президента РФ № 750, от 07.07.1992 г., по состоянию на 22.07.1998] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1992. – № 2. – Ст. 35. [↑](#footnote-ref-56)
57. Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования [Текст]: [Указ Президента РФ № 667, от 06.04.1994 г.] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1994. – № 15. – Ст.1174. [↑](#footnote-ref-57)
58. Игбаева Г.Р. Страховое законодательство в России: понятие, источники [Текст] // История государства и права. – 2007. – № 18. – С. 26. [↑](#footnote-ref-58)
59. Долинская В.В.Обязательное страхование: вопросы правового регулирования и классификации [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 9. – С. 26. [↑](#footnote-ref-59)
60. Терешко Ю. Воздушное страхование [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2008. – № 44. – С. 6. [↑](#footnote-ref-60)
61. Васильчикова Н.В. Как потребителю защитить свои интересы: рекомендации и примеры [Текст] – М., Омега-Л. 2008. – С. 61. [↑](#footnote-ref-61)
62. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 17-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 30.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169. [↑](#footnote-ref-62)
63. Об обязательном личном страховании пассажиров [Текст]: [Указ Президента РФ № 750, от 07.07.1992 г., по состоянию на 22.07.1998] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1992. – № 2. – Ст. 35. [↑](#footnote-ref-63)
64. О размере страхового тарифа по обязательному личному страхованию пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта [Текст]: [Приказ Минфина РФ № 2н, от 16.01.1998 г.] // Нормативные акты по финансам, налогам, страхованию и бухгалтерскому учету. – 1998. – № 3. – С. 45. [↑](#footnote-ref-64)