**Дипломная работа**

**Договор перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом**

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1 ИСТОРИЯ И ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Договор перевозки пассажиров и багажа

1.2 Понятие договора перевозки пассажира по действующему законодательству

ГЛАВА 2 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

2.1 Заключение и прекращение договора перевозки пассажира

2.2 Исполнение договора перевозки

ГЛАВА 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

3.1 Ответственность за нарушения договора перевозки пассажиров

3.2 Ответственность за несохранность багажа и причинение вреда жизни и здоровью пассажира

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

# ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. По своему значению и, прежде всего, по объему перевозок железнодорожный транспорт занимает первое место среди других видов транспорта Российской Федерации. Доля железнодорожного транспорта во внутреннем валовом продукте России составляет 4,7 %, в стоимости основных производственных фондов страны - 13 %; железнодорожный транспорт нашей страны выполняет свыше 25 % грузооборота и 15 % пассажирооборота железных дорог всех стран мира[[1]](#footnote-1). По последним официальным данным доля железнодорожного транспорта в общем объеме внутрироссийских грузовых перевозок продолжает оставаться на высоком уровне и составляет около 80 %[[2]](#footnote-2).

Социально-экономическое значение железнодорожного транспорта обуславливает важность нормативно-правового обеспечения его деятельности. Нельзя сказать, что данная сфера отличается стабильностью. Уставы железнодорожного транспорта, базовые отраслевые правовые акты принимались в нашей стране с 1885 г. девять раз, причем последние два Устава разделяет период всего в пять лет. Это является отражением того, что правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта в истории нашей страны строилось на различных принципах. Дореволюционный период отличался использованием частно-правовых средств в регулировании перевозок. В советское время наблюдалась эволюция от частно-правовой к публично-правовой регламентации железнодорожных перевозок, самостоятельность и инициативность субъектов транспортной деятельности заменялась государственным планированием. План перевозок подлежал точному и безусловному исполнению железными дорогами, грузоотправителями и грузополучателями. Планирование перевозок имело настолько большое значение, что ММ. Агарков[[3]](#footnote-3) выразил серьезные сомнения в договорной природе железнодорожных грузоперевозок по советскому праву.

Изменение модели правового регулирования хозяйственной сферы в 90-х гг. прошлого века не нашли отражения в железнодорожном законодательстве. Только в 2003 г. был принят новый Устав железных дорог Российской Федерации, нововведения которого, по сути, сводились к механистическому изъятию норм о государственном планировании[[4]](#footnote-4).

Важной проблемой правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта является появление новых субъектов транспортных отношений. Традиционно доставка грузов и пассажиров осуществлялась железными дорогами, которые также обеспечивали функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, выполняли и оказывали вспомогательные работы и услуги. С 2001 г. началась реформа железнодорожной отрасли. Основным содержанием преобразований объявлено обособление государственного регулирования от хозяйственной деятельности. Государство передает хозяйственные полномочия ОАО «Российские железные дороги», которое выступает как самостоятельный субъект на рынке транспортных услуг. Эксплуатация инфраструктуры железнодорожного транспорта отделяется от перевозки. Первая признается естественной монополией, тогда как перевозка и другие транспортные услуги считаются потенциально конкурентными. Реформа предполагает значительную приватизацию имущества железнодорожного транспорта. Кроме ОАО «Российские железные дороги» создаются иные частные компании, занимающиеся перевозкой или оказанием вспомогательных транспортных услуг. Такие частные компании и даже индивидуальные предприниматели могут становиться собственниками инфраструктуры железнодорожного транспорта в результате строительства или приватизации. Железнодорожный перевозчик по новому законодательству не обязательно должен владеть подвижным составом, государство и ОАО «Российские железные дороги» проводят политику передачи вагонов и локомотивов в собственность так называемые компаний-операторов подвижного состава. При осуществлении конкретной перевозки могут быть задействованы независимые друг от друга лица: перевозчик, владелец инфраструктуры, владелец локомотива, владелец вагонов и контейнеров, владелец погрузочно-разгрузочных средств.

Степень научной разработанности проблемы. Всю совокупность исследований, имеющих отношение к теме диссертационной работы можно разделить на две группы.

К первой относятся исследования советского времени. В 1925 г. вышел в свет сборник по проблемам железнодорожного законодательства, где в статьях М.М. Агаркова, С.П. Геракова, А.Г. Русакова, и других были намечены подходы к изучению транспортного железнодорожного права.

Усиление публичных начал в регулировании транспортной деятельности долгое время не находило отражения в специальной литературе, но с 50-х гг. XX в. наблюдается рост внимания к проблемам транспортного права. Это работы, непосредственно посвященные правовому регулированию железнодорожных перевозок[[5]](#footnote-5), а также обобщающие исследования транспортного права[[6]](#footnote-6). В ряде работ решались отдельные вопросы транспортного права[[7]](#footnote-7).

Вторую группу исследований составляют современные работы по проблемам транспортного права. Характер правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта в 90-х гг. XX века существенно изменился, произошел отказ от государственного планирования перевозок, был принят Гражданский кодекс РФ. Также были приняты новый Транспортный устав железных дорог и Закон «О федеральном железнодорожном транспорте», что полностью изменило железнодорожное законодательство. Тем не менее, российские правоведы не уделяют проблемам транспортного железнодорожного права должного внимания. Комментарий к новому железнодорожному законодательству носит общий характер, не содержит глубокого анализа нормативных положений[[8]](#footnote-8). Зачастую сохраняется традиционный подход к рассмотрению проблем транспортного права, договор перевозки грузов анализируется с прежних позиций плановой экономики[[9]](#footnote-9). И.В. Спирин защищает специфику транспортного права как комплексной и самостоятельной отрасли права России и не допускает его связь с началами гражданского права[[10]](#footnote-10), в этом смысле автор делает шаг назад в сравнении с советской юридической литературой. Вместе с тем ряд современных авторов обращается к значимым проблемам транспортного права, Н.С. Ковалевская[[11]](#footnote-11) и В.В. Витрянский[[12]](#footnote-12) обосновывают договорную природу предварительной стадии перевозки грузов железнодорожным транспортом, что в большей степени отражает реалии нашего времени.

Цель исследования состоит в комплексном анализе современных проблем правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта.

Реализация поставленной цели предполагает структурирование ее как совокупности локальных целей, именуемых иначе исследовательскими задачами. В качестве таковых выступают следующие:

- рассмотрение истории развития договора перевозки пассажиров и багажа;

- определение понятия договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом;

- рассмотрение правового регулирования перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;

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

- рассмотрение вопросов гражданско-правовой ответственности по договору.

Объектом исследования являются общественные отношения, связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом. Предмет исследования - правовое регулирование транспортных железнодорожных отношений и отношений по публичной организации деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

Методология исследования обусловлена его целями и задачами. Исследование строится на критическом анализе норм действующего железнодорожного законодательства и теоретического материала в области правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. Для выявления и оценки проблем современного транспортного законодательства широко использовались методы сравнительного правоведения.

Структура работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

# ГЛАВА 1 ИСТОРИЯ И ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

# 1.1 Договор перевозки пассажиров и багажа

В дореволюционной России существовало детальное регулирование отношений, возникающих при перевозке пассажиров по железным дорогам. Достаточно сказать, что в Общем уставе российских железных дорог 1885 г. (в ред. 1916 г.) имелась отдельная глава (глава вторая) о перевозке пассажиров и их багажа, включавшая в себя 29 статей. В соответствии с Общим уставом (ст. 15) постоянное пассажирское движение должно было производиться согласно расписанию, опубликованному ко всеобщему сведению и вывешенному для обозрения на всех станциях. В расписании надлежало указывать: время проследования (прибытие, остановка и отход) поезда через каждую станцию; классы вагонов, входящих в состав каждого поезда; станции, на которых производится прием пассажиров, с указанием, на какие именно станции могут следовать принимаемые в том или другом месте пассажиры с каждым поездом; поезда, в которых имеются отделения дамские и для курящих, и в составе какого именно класса полагаются те и другие. Время отхода и прибытия поездов указывалось по петроградскому или местному времени.

Число пассажирских поездов и вагонов в них должно было соответствовать существующей на каждой линии в данное время потребности в беспрепятственной перевозке пассажиров в пределах пропускной способности железной дороги и подъемной силы вагонов. Количество вагонов в поездах, а также случаи отправления пассажирских экстренных и дополнительных поездов определялись для каждой дороги министром путей сообщения.

Билетная и багажная кассы открывались и закрывались во время, определенное Министерством путей сообщения для каждой станции отдельно. На пассажирских билетах должны были обозначаться: время выдачи и номер билета; станция отправления, станция назначения; класс, цена билета; род и номер поезда. Плата за проезд пассажиров и провоз багажа определялась действовавшими на основе закона тарифами, печатные экземпляры которых должны были продаваться на всех станциях. Тарифы местного сообщения вывешивались у касс и в пассажирских залах.

Каждый пассажир имел право на провоз бесплатно в вагоне того класса, в котором он следовал, одного ребенка в возрасте до пяти лет при условии, что этот ребенок не занимал отдельного места; за провоз остальных детей (до десяти лет) взималась плата, которая не должна была превышать половины провозной платы, определенной для взрослого человека.

Пассажир обязывался иметь билет на проезд и предъявлять его агентам железной дороги. Сроки действительности пассажирских билетов для проезда определялись железными дорогами и утверждались Министерством путей сообщения. Билет на проезд давал право на одно место в вагоне соответствующего класса, которое и должно было предоставляться пассажиру по его требованию. При невозможности предоставления места, соответствующего билету, пассажиру отводилось временное место в вагоне высшего класса без взимания дополнительной платы. В случае отсутствия свободных мест в вагоне высшего класса пассажиру предоставлялась возможность либо обменять свой билет на билет более низкого класса с выплатой ему разницы в цене, либо отказаться от поездки и получить обратно уплаченные денежные средства за билет и багаж.

Пассажир, оказавшийся в поезде без билета, был обязан уплатить двойную стоимость билета за все фактически пройденное поездом расстояние от контрольной станции до станции, на которой была предусмотрена расписанием ближайшая остановка поезда, и купить новый билет до места своего назначения. При невыполнении этой обязанности такой пассажир удалялся из поезда при условии предоставления обеспечения оплаты проезда (двойной провозной платы). Непредоставление соответствующего обеспечения влекло за собой составление протокола, в котором фиксировалось нарушение, допущенное пассажиром, а также удостоверялись его личность и место жительства. На основании данного протокола соответствующая сумма взыскивалась с пассажира в судебном порядке (ст. 25, 162 Общего устава).

Начальник станции имел право, в том числе с помощью жандармов, удалить пассажира из поезда также в следующих случаях: если пассажир нарушает правила, обеспечивающие спокойствие других пассажиров; когда пассажир совершает действия, оскорбительные для иных пассажиров; если пассажир, следуя в общем вагоне, находится в болезненном состоянии, угрожающем опасностью другим пассажирам, или страдает недугом, возбуждающим общее отвращение (при отсутствии возможности поместить его в отдельное помещение). Причем удаление пассажира из поезда не допускалось на станциях, находящихся вдали от городов, сел и деревень, а пассажиры, удаленные из поезда, имели право на возвращение уплаченной ими провозной платы с удержанием соответствующей части за фактически проследованное ими расстояние.

Каждый пассажир имел право взять с собой в вагон такое количество ручной клади, которое может поместиться без стеснения других пассажиров в пространстве, отведенном для ручной клади. Ручная кладь перевозилась бесплатно, забота о ее сохранности лежала на самих пассажирах, на железную дорогу возлагалась лишь обязанность принимать зависящие от нее меры к охране ручной клади пассажиров. Ручной кладью считались мелкие и легко переносимые вещи, которые без затруднения могли поместиться в пассажирском вагоне.

В отличие от ручной клади, под пассажирским багажом разумелась такая кладь, которая за плату, определенную тарифом, отправлялась в багажном вагоне того же поезда, в котором следовал пассажир. В качестве багажа подлежали перевозке лишь такие предметы, которые были упакованы в чемоданы, сундуки, корзины, дорожные мешки и т.п. Громоздкие предметы, упакованные в крупные мешки, бочки и т.п., допускались к перевозке в качестве багажа только по мере возможности с разрешения начальника станции. Каждый пассажирский билет давал пассажиру право на бесплатный провоз в багажном вагоне одного пуда багажа. Прием багажа удостоверялся квитанцией. Выдача багажа осуществлялась железной дорогой предъявителю багажной квитанции.

Если багаж не выдавался железной дорогой предъявителю багажной квитанции в течение 48 часов после востребования, пассажир имел право считать его утраченным и получить от железной дороги причитающееся за него вознаграждение.

Багаж, не востребованный по прибытии поезда на соответствующую станцию, брался железной дорогой на ответственное хранение. Затем в течение 14 дней сведения о невостребованности багажа должны были троекратно публиковаться в ведомостях. По истечении следующих четырех месяцев, если хозяин багажа не обнаруживался, багаж продавался с публичных торгов.

Общий устав российских железных дорог предусматривал специальные меры ответственности, которые применялись к железным дорогам в случае нарушения условий договора перевозки пассажиров и багажа. Возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров в ходе перевозки, осуществлялось железными дорогами по правилам, предусмотренным гражданским законодательством.

В случае неправильного удаления пассажира из поезда последний получал право по своему выбору либо требовать возмещения причиненных убытков, либо получить с железной дороги вознаграждение в размере двойной провозной платы (ст. 93 Общего устава).

Железная дорога не несла ответственности перед пассажирами за просрочку времени отхода или прибытия поездов. Однако если указанная просрочка влекла за собой перерыв путешествия вследствие отхода примыкающего поезда другой дороги, то пассажиру, следовавшему в прямом сообщении, возвращалась плата, внесенная за проезд и провоз багажа.

Советское законодательство признавало договор перевозки пассажиров и багажа в качестве отдельного вида договора перевозки. Об этом свидетельствует, в частности, то, что в Основах гражданского законодательства 1961 г. (ст. 72) наряду с определением договора перевозки груза давалось и самостоятельное определение договора перевозки пассажира: 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 (ч. 2 ст. 72 Основ).

Из данного определения договора перевозки пассажира следует, что законодатель, принимая Основы гражданского законодательства, не выделял в качестве отдельного вида перевозки договор перевозки багажа. На это указывал и А.Л. Маковский в комментарии к ст. 72 Основ: "В соответствии с определением этого договора в Основах обязанность перевозчика доставить в пункт назначения багаж является возможным условием договора перевозки пассажира, а не обязанностью по самостоятельному договору перевозки багажа, как обычно считалось в нашей литературе"[[13]](#footnote-13).

Однако и после введения в действие Основ гражданского законодательства многие правоведы исходили все же из существования отдельного договора перевозки багажа, который вместе с тем находился в определенной зависимости от договора перевозки пассажира. Например, М.Е. Ходунов подчеркивал: "Договор перевозки пассажира, как правило, удостоверяется проездным билетом, а договор перевозки багажа - багажной квитанцией"[[14]](#footnote-14). Еще более четко обозначил свою позицию по этому вопросу О.С. Иоффе, по мнению которого "перевозка багажа - это договор, в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется перевезти из одного пункта в другой имущество, принадлежащее второй стороне, пассажиру, а последний в свою очередь обязуется уплатить за это перевозчику вознаграждение"[[15]](#footnote-15). В то же время О.С. Иоффе отмечал, что перевозка багажа выступает "как вспомогательная (акцессорная) сделка по отношению к перевозке пассажиров". Отличие же от договора перевозки пассажира О.С. Иоффе видел в том, что "в то время как пассажирская перевозка всегда консенсуальна, перевозка багажа во всех случаях реальна и признается заключенной лишь в момент сдачи пассажиром соответствующего имущества перевозчику"[[16]](#footnote-16).

Не такой последовательной выглядит точка зрения А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева, которые, комментируя уставы автомобильного транспорта союзных республик, обратили внимание на то, что "по смыслу действующего законодательства... в соответствии с договором перевозки пассажира производится и перевозка принадлежащего ему багажа... Общим основанием, дающим гражданину право на перевозку багажа, является заключение данным пассажиром договора пассажирской перевозки". Однако далее ими подчеркивалось, что для реализации этого права "необходимо заключение пассажиром с автотранспортным предприятием дополнительного соглашения независимо от того, перевозится ли этот багаж при пассажире в том же автомобиле или сдается к перевозке в междугородном сообщении на багажных автомобилях". В результате был сделан вывод о существовании отдельного договора перевозки багажа, который, однако, "по своей юридической природе носит по отношению к договору перевозки пассажира зависимый и дополнительный характер"[[17]](#footnote-17).

Такой же непоследовательностью отличалась и позиция В.Т. Смирнова, который писал: "В обязанности перевозчика по договору перевозки пассажира входит также перевозка принадлежащего пассажиру багажа. Однако для перевозки багажа необходимо заключение с перевозчиком специального договора, зависимого и дополнительного (акцессорного) по отношению к договору перевозки пассажира"[[18]](#footnote-18).

Необходимо отметить, что все транспортные уставы и кодексы (в редакции, действовавшей после принятия Основ), так же как и ст. 72 Основ, включали в круг обязанностей перевозчика по договору перевозки пассажира обязанность по доставке в пункт назначения сданного пассажиром багажа. Например, согласно УЖД (ст. 123) по договору железнодорожной перевозки пассажира железная дорога обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место в поезде согласно купленному билету, пассажир в свою очередь обязуется уплатить за проезд по установленному тарифу, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

Очевидно, что действия пассажира по сдаче багажа и действия перевозчика по его доставке в пункт назначения и выдаче багажа пассажиру не выходили за пределы предмета договора перевозки пассажира и должны были квалифицироваться как действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. Выписка багажной квитанции отнюдь не свидетельствовала о том, что сторонами заключен некий отдельный договор перевозки багажа, а лишь оформляла исполнение обязательств по договору перевозки пассажира. При таком подходе, когда перевозка багажа оценивается в качестве действий по исполнению консенсуального договора перевозки пассажира, ни о каком реальном характере договора перевозки багажа (впрочем, как и о самом договоре) не может быть и речи.

Таким образом, преобладающий в советской юридической литературе взгляд на природу отношений, связанных с перевозкой багажа, как на отдельный вид договора перевозки не основывался на действовавшем в тот период законодательстве.

Что же касается договора перевозки пассажира, то для его классификации использовались (применительно к соответствующим видам транспорта) различные критерии. Так, на железнодорожном транспорте перевозки пассажиров в зависимости от скорости движения делились на скорые и пассажирские; в зависимости от расстояния следования - на дальние, местные и пригородные (ст. 121 УЖД). В зависимости от уровня удобства и обслуживания пассажира выделялись перевозки в спальном, купейном, плацкартном и общем вагоне.

По своим общим гражданско-правовым характеристикам договор перевозки пассажира относился к числу договоров консенсуальных, двусторонних, возмездных. Консенсуальный характер договора проявлялся в том, что он считался заключенным уже в момент приобретения пассажиром проездного билета. Кроме того, договор перевозки пассажира никак не связан с передачей имущества, поэтому к указанному договору в принципе не может применяться конструкция реального договора. Тем более удивительно, что такие попытки предпринимались некоторыми правоведами. Например, по мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева, "договор перевозки пассажира является реальным и считается заключенным с момента входа пассажира в транспортное средство для следования в пункт назначения и оплаты им проезда. При поездках в автобусах... и маршрутных таксомоторах заключение договора перевозок обычно совпадает с моментом, когда пассажир приобретает проездной билет. При этом не имеет значения способ приобретения проездного билета (у шофера, кондуктора, через кассу-копилку или кассу-полуавтомат и т.д.). Момент приобретения проездного билета совпадает в этом случае с началом пользования пассажиром транспортным средством, т.е. с начальным периодом исполнения договора перевозки. Поэтому на автотранспортное предприятие по такому договору возлагается обязанность только доставить пассажира в пункт назначения"[[19]](#footnote-19).

Представляется, однако, что в описанных ситуациях речь идет лишь о том, что момент вступления договора в силу совпадает с фактическим занятием пассажиром места в транспортном средстве. В этом смысле можно говорить об особом порядке заключения договора перевозки пассажира и о том, что он исполняется в момент заключения, но никак не о реальном характере этого договора.

Справедливости ради необходимо отметить, что подобные изложенным взгляды на правовую природу договора перевозки пассажиров представляли собой редкое исключение. Напротив, консенсуальный характер этого договора рассматривался в качестве основного его отличия от договора перевозки грузов. Так, О.С. Иоффе обращал внимание на то, что "если перевозка грузов - чаще всего реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях консенсуальна. Это и понятно. Заключение реальных сделок предполагает передачу вещи, тогда как при пассажирской перевозке перемещаются люди, а не вещи. Поэтому иначе как консенсуальным договором она и не может быть оформлена"[[20]](#footnote-20).

Договор перевозки пассажира является двусторонним, поскольку и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеется как обязанность, так и права требования, а также возмездным: за оказываемые услуги по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения перевозчику полагается встречное предоставление в виде уплаты контрагентом провозных платежей.

От договора перевозки груза договор перевозки пассажира отличается еще и тем, что в последнем участвуют только два лица: перевозчик и пассажир, в то время как в отношениях, связанных с перевозкой груза, имеется третий участник - грузополучатель, а сам договор конструируется по модели договора в пользу третьего лица (получателя груза)[[21]](#footnote-21).

Согласно УЖД железные дороги должны были обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом, необходимые условия для пассажиров, культурное обслуживание их на вокзалах и в поездах, своевременную перевозку и сохранность багажа пассажиров. Для этих целей железные дороги были обязаны обеспечивать движение всех пассажирских поездов строго по расписанию. Пассажирские вагоны, вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны были содержаться в образцовом техническом состоянии и чистоте, на вокзалах и в пассажирских поездах должна была быть организована продажа продуктов питания пассажирам (ст. 120).

В помещениях вокзалов надлежало вывешивать для сведения пассажиров расписания отправления и прибытия пассажирских поездов, таблицу стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, объявления о времени работы билетных и багажных касс, о наличии свободных мест в поездах, указатели размещения вокзальных помещений (ст. 122 УЖД).

Железная дорога должна была обеспечить на железнодорожных вокзалах работу камер хранения, которые были обязаны принимать от пассажиров ручную кладь независимо от наличия проездных документов, за исключением легковоспламеняющихся и других опасных веществ. Время работы камер хранения ручной клади устанавливалось начальником станции в зависимости от расписания движения поездов и от местных условий (ст. 127 УЖД).

Вторая группа обязанностей транспортных организаций состояла в обеспечении условий для реализации пассажиром тех правомочий, которыми он был наделен в соответствии с транспортным законодательством. В частности, при железнодорожной пассажирской перевозке пассажир наделялся следующими правами: а) приобрести билет в любой поезд и любой вагон до названной им станции назначения, открытой для пассажирских операций, по кратчайшему направлению следования пассажирских поездов, с наименьшим числом пересадок или по маршруту, удобному по времени; б) провозить вместе с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельного места; в) провозить с собой бесплатно ручную кладь не свыше 36 кг и дополнительно в пригородных поездах не свыше 50 кг за плату по багажному тарифу; г) сдавать к перевозке багаж по проездному билету за плату по установленному тарифу; д) делать остановку в пути с продлением срока годности билета не более чем на 10 суток; е) продлить в случае болезни в пути срок годности билета на все время болезни (по предъявлении справки лечебного учреждения); ж) изменить один раз в течение поездки маршрут, указанный в билете, не изменяя станции назначения; з) занять в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории с доплатой разницы в стоимости проезда; и) выехать с поездом, отходящим ранее того поезда, на который взят билет, сделав на нем необходимую отметку в кассе станции (ст. 128 УЖД).

Пассажирам также предоставлялось право бесплатно пользоваться определенными услугами, предоставляемыми транспортными организациями, в частности комнатами отдыха, комнатами матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в перевозке по вине перевозчика[[22]](#footnote-22).

Основные обязанности перевозчика, регулируемые договором перевозки пассажира, состояли в том, что перевозчик должен был: предоставить пассажиру место в соответствии с проездным билетом последнего; принять от него багаж; своевременно доставить пассажира и его багаж в пункт назначения; выдать багаж пассажиру или иному лицу по предъявлении багажной квитанции; обеспечить безопасность пассажира в пути следования.

В случае непредоставления пассажиру места в вагоне согласно купленному билету железная дорога была обязана предоставить пассажиру при его согласии место в другом вагоне, хотя бы и более высокой категории, без взимания доплаты. Если пассажиру предоставлялось место, оплачиваемое ниже стоимости купленного им билета, ему возвращалась разница в стоимости проезда. При невозможности предоставить место в этом же поезде железная дорога была обязана по требованию пассажира предоставить ему соответствующее место в другом поезде (ст. 129 УЖД).

Отсутствовала в транспортном законодательстве и какая-либо ответственность за нарушение перевозчиком обязанности по своевременной доставке пассажира в пункт назначения. И только за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира на перевозчика возлагалась ответственность по общим правилам возмещения вреда (ст. 77 Основ гражданского законодательства 1961 г.).

Гораздо внимательнее отнесся законодатель к регламентации обязанностей перевозчика по доставке в пункт назначения сданного пассажиром багажа. Так, железные дороги были обязаны производить перевозку багажа во всех дальних и местных поездах, а также в почтово-багажных поездах и не менее чем в одной паре пригородных поездов в сутки на участках с развитым пригородным движением. Железная дорога была обязана по предъявлении пассажиром проездного билета принять к перевозке багаж и отправить его в том же поезде, в котором следует пассажир. В удостоверение приема багажа к перевозке пассажиру выдавалась багажная квитанция. К перевозке багажом от пассажира принимались такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могли быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне и не могли причинить вреда багажу других пассажиров. Срок доставки багажа определялся временем следования до станции назначения поезда, с которым был отправлен багаж. Багаж выдавался на станции назначения предъявителю багажной квитанции. Выдача багажа производилась в течение всего времени, когда станция была открыта для операций по пассажирским перевозкам (ст. 131 - 135 УЖД)[[23]](#footnote-23).

Подробно и детально регламентировались транспортным законодательством вопросы, связанные с последствиями недоставки сданного к перевозке багажа, а также судьба поступившего, но не востребованного пассажирами багажа. Так, в соответствии с УЖД (ст. 134) пассажир имел право считать багаж утраченным и потребовать возмещения его стоимости, если багаж не прибывал на станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока его доставки[[24]](#footnote-24).

Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежал передаче торгующим организациям для продажи в порядке, устанавливаемом правилами перевозок пассажиров и багажа, а пассажир (предъявитель багажной квитанции) в течение шестимесячного срока имел право получить сумму, уплаченную транспортному предприятию торгующей организацией за переданный последней невостребованный багаж для продажи, за вычетом суммы, причитающейся перевозчику за перевозку багажа и его хранение в пункте назначения (ст. 136 УЖД).

Определяя ответственность перевозчика за несохранность перевозимого багажа, все транспортные уставы и кодексы проводили четкую грань между понятиями "багаж" и "ручная кладь". При этом они исходили из того, что забота о целости и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром с собой, лежит на обязанности пассажира[[25]](#footnote-25). Что же касается перевозчика, то он мог быть привлечен к ответственности за несохранность ручной клади лишь в том случае, если пассажир докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие вины перевозчика в форме умысла или неосторожности (ст. 165 УЖД).

Основная обязанность пассажира по договору пассажирской перевозки состояла в том, что он должен был иметь проездной билет, дающий ему право требовать от перевозчиков доставки в пункт назначения. Приобретение проездного билета рассматривалось как своеобразная форма предварительной оплаты услуг перевозчика, который в свою очередь должен был обеспечить пассажиру необходимые условия для внесения указанной платы за перевозку. Например, в соответствии со ст. 123 УЖД каждый пассажир обязан иметь билет на проезд в поезде; железная дорога обязана обеспечить продажу пассажиру проездного билета до указанной им станции назначения, открытой для пассажирских операций.

Продажа билетов пассажирам должна была производиться как в день отправления подвижного состава, так и в предварительном порядке.

Приобретая проездной билет, пассажир имел возможность выбрать условия заключаемого с перевозчиком договора перевозки и соответственно уровень обслуживания (категория, класс билета). Проездной билет нередко рассматривался в юридической литературе как письменная форма договора. Так, по мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика, Г.П. Савичева: "Договор перевозки пассажира может быть заключен как в письменной, так и в устной форме. Письменной формой договора перевозки пассажира в автобусах и маршрутных таксомоторах является проездной билет... Например, проездной билет при междугородных перевозках содержит все основные условия договора: время и день отправления, номер рейса, места, представляемого пассажиру, пункт назначения, стоимость проезда. Факт наличия проездного билета у пассажира означает заключение договора перевозки пассажира на условиях, предусмотренных в билете, а также удостоверяет внесение проездной платы. При поездках в индивидуальных таксомоторах договор заключался в устной форме путем соглашения пассажира с водителем такси, который в этом случае выступает в качестве представителя автотранспортного предприятия. Особое правовое значение имеют месячные проездные билеты. Приобретение таких билетов свидетельствует лишь о предварительном внесении проездной платы, но еще не означает заключения договора на конкретную перевозку. Такой договор считается заключенным в начальный момент пользования транспортным средством"[[26]](#footnote-26).

Последнее утверждение вызывает сомнения. Ведь приобретение пассажиром месячного проездного билета представляет собой юридический факт (сделку), во-первых, свидетельствующий о выполнении пассажиром обязанности по оплате услуг перевозчика, которые будут ему оказаны в течение соответствующего месяца, а во-вторых, дающий пассажиру право требования от перевозчика предоставления таких услуг. И в первом, и во втором случае права и обязанности перевозчика и пассажира, возникающие из указанной сделки (приобретение проездного билета), носят, конечно же, договорный характер, а сама сделка не может быть не чем иным, как договором перевозки пассажира с заранее определенным сроком существования соответствующего обязательства.

Помимо наличия проездного билета на пассажира возлагался также ряд обязанностей, связанных с необходимостью соблюдения общественного порядка, правил безопасности и обеспечения сохранности имущества транспортных организаций. Невыполнение указанных обязанностей могло повлечь за собой определенные негативные последствия.

По общему правилу договор перевозки пассажира, как и всякий гражданско-правовой договор, прекращался его надлежащим исполнением. Вместе с тем все транспортные уставы и кодексы предусматривали определенные случаи, когда пассажир наделялся правом требовать от перевозчика изменения договора перевозки, а также правом на односторонний отказ от договора, и регламентировали последствия таких действий пассажира.

Например, транспортным законодательством допускалось изменение условий договора перевозки путем продления срока годности проездного билета[[27]](#footnote-27). Так, в УЖД (ст. 124) имелась норма, согласно которой железная дорога была обязана продлить срок годности железнодорожного проездного билета в следующих случаях: а) при непредоставлении пассажиру места в поезде (кроме пригородного) - на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место; б) при опоздании согласованных поездов в пунктах пересадки - на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжать поездку; в) при болезни пассажира - на все время болезни; г) при остановке пассажира в пути - на срок не более 10 суток[[28]](#footnote-28). По договору железнодорожной перевозки пассажира последний имел также право при опоздании на поезд в течение трех часов, а вследствие болезни или несчастного случая - в течение трех суток с момента отправления поезда, на который был приобретен билет, возобновить без дополнительной оплаты проездные документы (кроме доплаты за спальные места) на другой поезд или получить обратно с разрешения начальника станции стоимость проезда за вычетом спального места (ст. 128 УЖД).

# 1.2 Понятие договора перевозки пассажира по действующему законодательству

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 (п. 1 ст. 786 ГК).

Видообразующими признаками данного договора, позволяющими выделить его в отдельный вид договора перевозки, являются особенности его предмета, а также субъектного состава.

Предметом договора перевозки пассажира (как отдельного вида договора перевозки) являются действия перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа - и указанного багажа, который должен быть выдан управомоченному на получение его лицу, а также действия пассажира по уплате установленной платы за проезд и провоз багажа.

Особенность субъектного состава договора перевозки пассажира состоит в том, что в качестве пассажира здесь выступает физическое лицо. Как известно, в случаях, когда одной из сторон в обязательстве является гражданин, использующий, приобретающий, заказывающий либо имеющий намерение приобрести или заказать товары (работы, услуги) для личных бытовых нужд, такой гражданин пользуется правами стороны в обязательстве в соответствии с ГК, а также правами, предоставленными потребителю Законом РФ "О защите прав потребителей"[[29]](#footnote-29) и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами[[30]](#footnote-30). Данное обстоятельство служит основанием для возложения на перевозчика по договору перевозки пассажира дополнительных обязанностей, в том числе и публично-правового характера.

К особенностям субъектного состава договора перевозки пассажира следует отнести также то обстоятельство, что в качестве контрагента пассажира - перевозчика выступает транспортная организация, относящаяся, как правило, к транспорту общего пользования, которая признается субъектом публичного договора (ст. 426 ГК) и обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина (ст. 789 ГК). По мнению Е.В. Ткаченко, классификация договора перевозки пассажира в качестве публичного договора имеет еще и то последствие, что дает Правительству РФ возможность издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении данного договора[[31]](#footnote-31). Например, в настоящее время правоотношения, связанные с перевозкой пассажиров на железнодорожном транспорте, регламентированы Правилами 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, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111[[32]](#footnote-32).

По мнению Н.В. Михеева, в связи с тем что договор перевозки пассажира является публичным договором и в части защиты прав пассажира к нему применяется законодательство о защите прав потребителя, на транспортные организации общего пользования возлагается целый ряд публично-правовых обязанностей, направленных на создание необходимых условий для надлежащего обслуживания граждан, имеющих намерение воспользоваться услугами транспортных организаций[[33]](#footnote-33). Как правильно отмечает В.В. Залесский, "из этого следует, что еще до заключения конкретного договора перевозки пассажира транспортное предприятие уже несет определенные обязанности перед потенциальными пассажирами"[[34]](#footnote-34). По мнению И.Н. Душина, такие обязанности транспортных организаций могут быть объединены в три обобщенные группы. К их числу относятся следующие обязанности: "...обеспечить всем потенциальным пассажирам равные условия будущего договора перевозки; создать минимальную необходимую материальную базу для приобретения пассажирского билета (касса, эффективно действующая система распространения билетов, а на городском транспорте - кондуктор или определенные приспособления, позволяющие зафиксировать факт вступления пассажира в правоотношение по перевозке); сформировать систему информационного обеспечения, с тем чтобы каждое заинтересованное лицо могло получить исчерпывающие сведения о запланированной поездке"[[35]](#footnote-35).

Данные обязанности транспортных организаций общего пользования, которые носят обеспечительно-организационный характер (а применительно к будущим договорам перевозки пассажиров могут рассматриваться также в качестве неких "преддоговорных" обязанностей транспортных организаций), подробно регламентируются транспортными уставами и кодексами, а также иными правовыми актами.

Например, согласно УЖТ РФ (ст. 80) на железнодорожных станциях должны быть сооружены платформы с навесами и павильонами, пешеходные тоннели или мосты. На железнодорожных вокзалах должны иметься железнодорожные билетные кассы, помещения для приема и выдачи багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха транзитных пассажиров, комната матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров в соответствии с нормами технологического проектирования. Согласно ст. 85 УЖТ РФ пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, о стоимости проезда пассажиров и перевозке багажа, о времени работы железнодорожных билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, другой информацией, предусмотренной правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на железнодорожном транспорте.

С точки зрения характеристики всякого гражданско-правового договорного обязательства договор перевозки пассажира относится к числу договоров двусторонних (взаимных), возмездных, консенсуальных. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату. Консенсуальный характер договора перевозки пассажира следует из того, что он считается заключенным с момента приобретения пассажиром проездного билета[[36]](#footnote-36).

На разных видах транспорта используются различные критерии для выделения отдельных видов договора перевозки пассажира. Очевидно, что в качестве таковых можно признавать те виды указанного договора, в отношении которых предусмотрена дифференциация (пусть и незначительная) правового регулирования договорных условий. Так, на железнодорожном транспорте поезда, предназначенные для перевозок пассажиров, делятся на следующие категории: в зависимости от скорости движения - на скоростные, скорые и пассажирские; в зависимости от расстояния следования - на дальние и пригородные (ст. 81 УЖТ РФ).

К скоростным относятся поезда, следующие со скоростью 141 - 160 км/час, а также 161 - 200 км/час; к скорым - не ниже 50 км/час; к пассажирским - до 50 км/час. Скоростные и скорые поезда имеют удобное время отправления с начальных железнодорожных станций и прибытия на конечные станции. Все фирменные поезда относятся к скоростным либо скорым поездам. Пассажирские поезда следуют с меньшей скоростью и имеют большее количество остановок для высадки и посадки пассажиров, что влияет на такое существенное условие договора перевозки, как срок доставки пассажира в пункт назначения. К поездам дальнего следования относятся поезда, курсирующие на расстояние свыше 700 км, к местным - до 700 км, к пригородным - до 150 км, а в отдельных случаях и на большее расстояние (например, в Московском железнодорожном узле)[[37]](#footnote-37).

# ГЛАВА 2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

# 2.1 Заключение и прекращение договора перевозки пассажира

Как отмечалось ранее, договор перевозки пассажира относится к консенсуальным договорам, т.е. он считается заключенным с момента достижения его сторонами (пассажиром и перевозчиком) соглашения по всем существенным условиям указанного договора. Вместе с тем порядок заключения договора перевозки пассажира отличается большим своеобразием.

Во-первых, транспортные организации, обеспечивающие большинство перевозок пассажиров, относятся к так называемому транспорту общего пользования и по этой причине являются субъектами публичного договора. Поэтому заключение договора перевозки пассажира со всяким обращающимся к ним гражданином для таких транспортных организаций является обязательным[[38]](#footnote-38). Кроме того, основные условия договора перевозки для всех пассажиров, которые приобрели соответствующие провозные билеты, должны быть одинаковыми (ст. 426 ГК).

Во-вторых, по способу заключения договор перевозки пассажира относится к числу договоров присоединения: его условия определяются в стандартных формах, разрабатываемых транспортными министерствами и ведомствами на основе правовых актов; указанные условия могут быть приняты пассажиром не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом (ст. 428 ГК).

Как правило, условия договора перевозки пассажира содержатся в тексте, помещаемом на проездном билете, который приобретается пассажиром. Возможны и другие ситуации, когда условия договора перевозки пассажира публикуются в средствах массовой информации либо содержатся в правилах пользования соответствующим видом транспорта, которые вывешиваются в местах приобретения проездных билетов либо заменяющих их абонементов, жетонов и иных аналогов. Однако и в этих случаях гражданин, покупая соответствующий жетон и т.п., заключает договор перевозки, по существу присоединяясь к известным ему стандартным условиям договора перевозки пассажира.

В-третьих, значительной спецификой отличается порядок заключения договора перевозки пассажира. Само предложение заключить договор, исходящее от транспортных организаций, носит характер публичной оферты, поскольку представляет собой содержащее все существенные условия договора предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в предложении условиях с любым, кто отзовется (ст. 437 ГК). Со стороны же гражданина (пассажира), приобретающего билет, акцепт оферты совершается в форме конклюдентных действий по выполнению условий договора перевозки, содержащихся в оферте (уплата стоимости билета, т.е. провозной платы). В тех же случаях, когда для осуществления перевозки не требуется приобретения проездного билета, конклюдентные действия гражданина выражаются в иных формах: проход через турникеты метро, осуществление платежа магнитной картой или жетоном, посадка пассажира в такси и т.д. Однако, как указывает А.В. Горюнов, с правовой точки зрения ситуация не меняется: и в этих случаях всегда присутствует публичная оферта (известные условия перевозки, в частности размер провозной платы) и ее акцепт, совершаемый определенными действиями пассажира, свидетельствующими о согласии последнего с предложенными условиями перевозки[[39]](#footnote-39).

Транспортным законодательством подробно регулируются отношения, связанные с приобретением пассажирами проездных билетов, что, по сути, удостоверяет заключение договора перевозки пассажира. Так, на железнодорожном транспорте в соответствии со ст. 82 УЖТ РФ заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа - багажными, грузобагажными квитанциями[[40]](#footnote-40).

Согласно Правилам 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, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111, железная дорога обязана оформить выдачу пассажирам проездных документов (билетов) при наличии свободных мест в поездах до указанных пассажирами железнодорожных станций назначения согласно установленному тарифу с учетом предусмотренных законодательством льгот и преимуществ для граждан определенных категорий[[41]](#footnote-41). Лица, имеющие право проезда со скидкой, пользуются этим правом в поездах и вагонах всех категорий, а лица, имеющие право бесплатного проезда, - в жестких вагонах с четырехместными купе скорых поездов и в вагонах и поездах более низких категорий, если иное не предусмотрено законодательством. Железная дорога вправе отказать в продаже билета (за исключением пригородных поездов) лишь при отсутствии свободных мест в поезде.

Приобретение проездного документа (кроме билетов на пригородные поезда) производится на основании сведений о документе, удостоверяющем личность пассажира (паспорт, военный билет, удостоверение или иной документ, а для детей до 14 лет - свидетельство о рождении). При оформлении проездного билета на поезда дальнего и местного следования указание фамилии пассажира и номера документа, удостоверяющего личность, является обязательным.

Пассажиру, который приобрел проездной билет, а стало быть, заключил договор перевозки, предоставлено право в определенных рамках в дальнейшем изменять условия заключенного договора перевозки. В частности, пассажир вправе: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельного места; делать остановку в пути следования с продлением срока действия билета не более чем на 10 суток; продлевать срок действия проездного билета в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений, и в случае непредоставления пассажиру места в поезде на время до отправления следующего поезда; выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретен билет; возобновить действие билета на другой поезд при условии доплаты стоимости плацкарты вследствие опоздания на поезд в течение трех часов либо вследствие болезни или несчастного случая в течение трех суток с момента отправления поезда, на который приобретен билет, а в случае отказа от поездки получить обратно деньги в размере стоимости проезда за вычетом стоимости плацкарты; переоформить проездной билет для выезда первым отходящим поездом, в котором будут свободные места; продлить срок действия билета на поезда дальнего и местного следования при неиспользовании вовремя бесплатных или льготных проездных документов[[42]](#footnote-42).

Пассажир, купивший проездной билет, вправе в любое время по своему усмотрению отказаться от договора перевозки пассажира, что равносильно одностороннему расторжению договора. Дело законодателя - определить правовые последствия такого одностороннего прекращения обязательств по договору перевозки пассажира.

Таким образом, благоприятные для пассажира последствия в случае отказа последнего от договора морской перевозки (возврат уплаченной цены за проездной билет) наступают лишь при условии надлежащего оформления одностороннего отказа от договора морской перевозки пассажира. Пассажир, не заявивший в установленном порядке о своем отказе от договора, не вправе в дальнейшем претендовать на получение каких-либо выплат от перевозчика.

На железнодорожном транспорте необходимым условием возврата внесенной пассажиром провозной платы (стоимости билета) при отказе последнего от договора перевозки пассажира является возврат неиспользованного проездного документа (билета) в железнодорожную кассу. В частности, пассажир вправе: не позднее чем за 15 часов до отправления поезда получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты; менее чем за 15, но не позднее чем за четыре часа до отправления поезда получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты; менее чем за четыре часа до отправления поезда получить обратно стоимость билета (стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается). Независимо от сроков возврата проездного документа (билета) до отправления поезда стоимость проезда выплачивается в случаях отмены поезда, задержки отправления поезда, непредоставления указанного в билете места и несогласия пассажира воспользоваться другим местом, болезни пассажира. Удержание стоимости проезда при возврате билета также не производится при опоздании пассажира в пункте пересадки на согласованный поезд по вине железной дороги[[43]](#footnote-43).

В случае отказа от договора перевозки в пути следования пассажир вправе получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты за непроследованное пассажиром расстояние. При прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения поездов по обстоятельствам, не зависящим от железной дороги, пассажиру возвращается стоимость проезда не проследованного им расстояния, а по обстоятельствам, зависящим от железной дороги, - вся стоимость проезда (ст. 83 УЖТ РФ).

От случаев отказа пассажира от договора перевозки следует отличать утрату пассажиром проездного документа (билета). Дело в том, что в транспортном законодательстве имеются довольно жесткие правила, по сути приравнивающие утрату билета к отказу пассажира от договора перевозки без надлежащего оформления, лишающего пассажира права как воспользоваться услугами транспортной организации, так и получить обратно уплаченную им стоимость билета. Например, УЖТ РФ (ст. 82) устанавливает, что утерянные, испорченные пассажирами проездные документы (билеты) не возобновляются, если их восстановление или идентификация не может быть осуществлена железной дорогой, и уплаченные за них деньги не возвращаются. Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 20) при наличии возможности восстановить или идентифицировать утраченные или испорченные проездные документы (билеты) пассажиру для совершения поездки выдается новый проездной документ (билет) без взимания стоимости проезда[[44]](#footnote-44). Восстановленные утерянные проездные документы (билеты) возврату и переоформлению не подлежат. Возврат денег по утерянным проездным документам (билетам) не производится.

Представляется, что указанные правила, допускающие восстановление прав пассажиров по утраченным либо испорченным проездным документам лишь в исключительных случаях, не учитывают правовое значение указанных проездных документов (билетов), которые на самом деле лишь удостоверяют (подтверждают) факт заключения договора перевозки пассажира, и не более того. Поэтому утрата указанного документа никак не может свидетельствовать о недействительности договора перевозки пассажира либо о прекращении его действия. Можно согласиться с выводом В.А. Егиазарова о неправомерности оформления и выдачи пассажиру в подобных случаях нового проездного документа (билета) за плату или без таковой, т.е. заключения нового договора перевозки пассажира. По мнению В.А. Егиазарова, "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... Поэтому следует признать, что если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, то у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира"[[45]](#footnote-45).

# 2.2 Исполнение договора перевозки

Содержание договора перевозки пассажира представляет собой совокупность всех его условий. Сами же условия договора выражаются в большинстве случаев определяемыми ими правами и обязанностями сторон, а вернее, различными сочетаниями указанных прав и обязанностей. Обычно те или иные условия договора содержат преимущественно обязанности одной стороны и соответственно права ее контрагента. Поэтому вполне допустимо рассматривать проблему содержания договора перевозки пассажира через призму основных прав и обязанностей пассажира и перевозчика.

Круг основных обязанностей перевозчика предопределен самим определением договора перевозки пассажира, содержащимся в ГК (ст. 786): по этому договору 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. Вместе с тем, как правильно отмечается в современной юридической литературе, этим обязанности перевозчика не ограничиваются. Например, О.Ю. Нефедова указывает: "Из договора перевозки пассажира возникают обеспеченные правом основные обязанности перевозчика: а) доставить пассажира в пункт назначения, б) в период выполнения указанной обязанности создать пассажиру безопасные и комфортные условия поездки. При этом уровень безопасности обеспечивается всем пассажирам в равной степени, а уровень комфорта - в рамках возможностей перевозчика и в зависимости от желания пассажира, преимущественно за дополнительную плату. При намерении осуществить перевозку железнодорожным транспортом потенциальный пассажир может приобрести билет как в обычный вагон, так и в вагон повышенной комфортности, пассажир оплачивает включенные в стоимость билета сервисные услуги"[[46]](#footnote-46).

По способу правового регулирования все обязанности перевозчика по договору перевозки пассажира могут быть дифференцированы на две группы: во-первых, это обязанности, которые положительным образом не регулируются, но вытекают из предусмотренных законодательством прав пассажиров и представляют собой обязанности по обеспечению указанных прав; во-вторых, это обязанности перевозчика, установленные и регламентированные непосредственно транспортным законодательством.

К первой группе могут быть отнесены общие обязанности перевозчика по обеспечению следующих прав пассажира: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 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, размеры и масса которой определяются правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа, грузобагажа для личных (бытовых) нужд; делать остановку в пути следования с продлением 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, а также в случае непредоставления пассажирам мест в поезде на время до отправления следующего поезда, в котором пассажирам будут предоставлены места; выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретены проездные документы, с необходимой отметкой в железнодорожной билетной кассе, и т.п. (ст. 83 УЖТ РФ).

Вторую группу обязанностей перевозчика составляют обязанности транспортной организации по своевременной подаче транспортных средств для посадки пассажиров и их отправки в соответствии с расписанием движения; доставке пассажира и его багажа в пункт назначения в установленный срок; обеспечению безопасности пассажира и сохранности его багажа в пути следования; оказанию пассажиру комплекса услуг, соответствующего сервисного обслуживания, оплаченного пассажиром при приобретении билета[[47]](#footnote-47). Указанные обязанности перевозчика непосредственно регулируются транспортным законодательством, которое также определяет меры ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей[[48]](#footnote-48).

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[[49]](#footnote-49).

Так, в соответствии со ст. 80 УЖТ РФ железные дороги должны обеспечивать своевременность перевозок пассажиров и доставки багажа, безопасное и качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах, создание необходимых для пассажиров удобств, сохранность перевозимых багажа и грузобагажа. Железные дороги обязаны обеспечивать движение пассажирских поездов по расписанию.

Если основные обязанности перевозчика расположить в последовательности, соответствующей порядку их выполнения транспортной организацией при перевозке пассажира, то на первое место следует поставить обязанности по своевременной подаче транспортных средств для посадки пассажиров и обеспечению их отправления по установленному расписанию

Следующей в этой последовательности будет обязанность перевозчика по предоставлению пассажиру места, соответствующего приобретенному проездному документу (билету). Согласно ст. 84 УЖТ РФ в случае невозможности предоставить пассажиру место в вагоне согласно проездному документу (билету) железная дорога обязана предоставить такому пассажиру при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. Если же пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им проездного документа (билета), пассажиру возвращается разница в стоимости проезда.

Одна из основных обязанностей перевозчика состоит в обеспечении безопасности пассажира и сохранности перевозимых им вещей. Выполнение перевозчиком данной обязанности охватывает не только период собственно транспортировки пассажира, но и некоторое время до посадки последнего в транспортное средство. Территории железнодорожных станций, вокзалов и других подразделений, связанных с перевозочным процессом, пассажирские платформы и железнодорожные линии, на которых осуществляется движение поездов, являются зонами повышенной опасности и при необходимости ограждаются. Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, проезда и перехода через железнодорожные пути устанавливаются Министерством путей сообщения РФ.

Исполнение обязанности перевозчика по обеспечению безопасности пассажиров обеспечивается страхованием жизни и здоровья пассажиров. В соответствии со ст. 113 УЖТ РФ страхование жизни и здоровья пассажиров в обязательной и добровольной формах на период проезда железнодорожным транспортом осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации. В настоящее время при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом применяется как обязательное, так и добровольное страхование жизни и здоровья пассажиров. Обязательное страхование пассажиров регламентировано Федеральным законом "О федеральном железнодорожном транспорте в Российской Федерации", а также Указом Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 "Об обязательном личном страховании пассажиров"[[50]](#footnote-50).

В стоимость проездных документов (билетов), приобретаемых пассажирами, включается и соответственно взимается с последних сумма страхового взноса. Страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров определена в размере 120 минимальных размеров оплаты труда, установленных законом на момент приобретения проездного документа (билета). Пассажир признается застрахованным от несчастного случая в пути с момента объявления посадки в поезд на всем пути его следования, включая периоды остановки поезда и нахождения транзитного пассажира в пункте пересадки. Вместе с тем правоотношения по страхованию приостанавливаются, когда пассажир, следующий в беспересадочном сообщении, прерывает свою поездку и делает остановку в пути либо когда транзитный пассажир покидает помещение вокзала.

О каждом несчастном случае, происшедшем с застрахованным пассажиром, железная дорога обязана составить соответствующий акт, который вручается пассажиру, его представителю или наследникам. Наступление страхового случая влечет выплату страховой суммы по обязательному личному страхованию пассажиров, которая производится независимо от выплаты пассажирам или их наследникам иных денежных сумм в соответствии с действующим законодательством, в том числе в связи с тем же событием, но по иным основаниям. Страховая выплата должна быть произведена пассажиру или его наследникам не позднее 10 дней после получения страховщиком составленного железной дорогой акта о несчастном случае, происшедшем на железнодорожном транспорте с пассажиром.

Наряду с обязательным страхованием при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом может производиться и добровольное личное страхование пассажиров, а также добровольное страхование багажа. В этом случае страхование осуществляется путем заключения договора страхования со страховой организацией в общем порядке, предусмотренном гл. 48 ГК.

Сохранность вещей, следующих с пассажиром, обеспечивается как публично-правовыми правилами, так и частноправовыми нормами, определяющими права пассажиров по бесплатной перевозке соответствующих вещей и ответственность перевозчика в случае их утраты или повреждения[[51]](#footnote-51).

Вещи, перевозимые пассажиром: ручная кладь (на железнодорожном транспорте), каютный багаж (на морском транспорте), перевозимый бесплатно багаж (на воздушном транспорте), - следует отличать от вещей, которые пассажир сдает транспортной организации по багажной квитанции (багаж) и в отношении которых устанавливается дополнительное обязательство перевозчика по их доставке в пункт назначения и выдаче пассажиру или управомоченному им лицу.

Ручной кладью на железнодорожном транспорте "считаются легкопереносимые предметы и вещи независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам без затруднения помещаются в вагонах поездов, на местах, отведенных для их размещения. Ручная кладь следует в вагоне вместе с пассажиром, и плата за ее перевозку вносится только в случае, если вес превышает установленную норму"[[52]](#footnote-52).

Правда, и при этих условиях не может не вызвать недоумения норма, содержащаяся в ст. 88 УЖД, согласно которой "обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром, является обязанностью пассажира". Если это - обязанность пассажира по договору перевозки, то на стороне перевозчика должно быть право требования к пассажиру обеспечить сохранность перевозимых последним собственных вещей. Видимо, в данном случае законодатель неудачно выразил мысль о том, что обеспечение сохранности ручной клади относится к заботе самого пассажира и не составляет обязанности перевозчика.

Об ответственности перевозчика за несохранность ручной клади в процессе перевозки (в пути следования), видимо, можно говорить лишь в том случае, когда ее утрата или повреждение имели место в силу незаконных действий работников соответствующей транспортной организации либо явились результатом аварии.

Другое дело обеспечение сохранности ручной клади пассажиров на железнодорожных вокзалах и на станциях. В этом случае соответствующие транспортные организации должны создать необходимые условия, позволяющие пассажирам обеспечить сохранность их вещей. Речь идет о публично-правовом требовании, предъявляемом к вокзалам, портам и станциям, открытым для перевозок пассажиров и багажа, согласно которому все они должны иметь камеры хранения ручной клади пассажиров. Так, в соответствии со ст. 80 УЖТ РФ железнодорожные камеры хранения осуществляют прием и хранение ручной клади. При этом преимущественное право пользования железнодорожными камерами хранения предоставляется транзитным пассажирам. Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 35 - 37) вес одного места ручной клади, принимаемой на хранение, не должен превышать 50 кг, и каждое место ручной клади должно иметь приспособление, позволяющее его переносить. Каждая вещь, в том числе привязанная к сдаваемой ручной клади, считается как отдельное место. Запрещается сдавать на хранение животных и птиц, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, а также вещи, которые могут загрязнить или повредить вещи других пассажиров. Не допускается также сдача на хранение в ручной клади денег, облигаций, документов и других ценностей при отсутствии на железнодорожной станции специализированной камеры хранения.

Как отмечалось, в обязанности перевозчика по договору перевозки входит оказание пассажиру определенных услуг (сервисное обслуживание). В частности, при проезде в поездах дальнего и местного следования в вагонах с местами для лежания пассажиры по их желанию и за отдельную плату обеспечиваются комплектами постельного белья, кроме поездов (вагонов), где стоимость комплекта постельного белья включена в стоимость проезда. В пассажирских поездах с вагонами повышенной комфортности пассажирам предоставляется платное сервисное обслуживание, стоимость которого включается в стоимость проезда. В поездах дальнего и местного следования пассажиры за отдельную плату обеспечиваются питанием в вагонах-ресторанах или вагонах-кафе. Возможно предоставление и иных услуг на платной основе.

Как правильно отмечает В.В. Залесский, "требования пассажира о предоставлении ему комплекса услуг, соответствующих классности транспортного средства, обусловлены заключенным договором перевозки. Услуги оплачены пассажиром при покупке билета, и их предоставление является необходимым условием договора, к которому присоединился пассажир"[[53]](#footnote-53).

И наконец, еще одна из основных обязанностей перевозчика состоит в своевременной доставке пассажира в пункт назначения, т.е. в обеспечении перевозчиком соблюдения установленного срока доставки пассажира (прибытие в пункт назначения в соответствии с расписанием). Исполнение данной обязанности перевозчиком предполагает соблюдение не только в целом срока доставки пассажира в пункт назначения, но и установленного графика движения.

Нарушение перевозчиком обязанности по своевременной доставке пассажира в пункт назначения влечет для него определенные негативные последствия. В соответствии с п. 1 ст. 795 ГК в случае опоздания прибытия транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) на перевозчика возлагается ответственность, определяемая транспортными уставами и кодексами.

В круг обязанностей перевозчика по договору перевозки пассажира могут быть включены и обязанности по доставке багажа последнего. Во всяком случае, такой вывод следует из буквального прочтения определений договора перевозки пассажира, содержащихся как в ГК, так и в транспортных уставах и кодексах.

Согласно ст. 786 ГК перевозчик обязуется не только перевезти пассажира в пункт назначения, но и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. В соответствии со ст. 82 УЖТ РФ по договору перевозки железная дорога обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде, их багаж, а также грузобагаж грузоотправителей[[54]](#footnote-54).

Тем не менее в современной юридической литературе, как и прежде в советское время, преобладающей является точка зрения, согласно которой правоотношения по перевозке багажа представляют собой некий отдельный договор, отличный от договора перевозки пассажира, а именно: договор перевозки багажа. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов пишут: "По договору перевозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажиром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату (ст. 786 ГК)". При этом данные авторы подчеркивают, что договор перевозки багажа "в отличие от перевозки пассажира всегда реальный, так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке". Однако "договор перевозки багажа заключается только с тем лицом, которому принадлежит право проезда по предъявленному при сдаче багажа билету"[[55]](#footnote-55).

Еще более категоричен Г.П. Савичев, который утверждает: "Включение в единое понятие перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что признаки их различны: договор перевозки пассажира - консенсуальный, а договор перевозки багажа - реальный. Письменное оформление этих договоров также различно: заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа - багажными, грузобагажными квитанциями соответственно"[[56]](#footnote-56).

Представляется, однако, что в данном случае содержащиеся в законодательстве определения договора перевозки пассажира в отличие от суждений, высказанных в юридической литературе, верно отражают правовую природу обязанностей перевозчика по доставке багажа, сданного пассажиром, в пункт назначения, включая соответствующие действия перевозчика в предмет договора перевозки пассажира и не формулируя отдельного договора перевозки багажа.

Появление на стороне перевозчика обязательства по доставке багажа и выдаче его в пункте назначения пассажиру или управомоченному им лицу зависит исключительно от действий самого пассажира, совершаемых последним в рамках заключенного договора перевозки пассажира (после приобретения билета). Одно из прав пассажира, предоставляемых ему по всякому договору перевозки пассажира, - сдать перевозчику багаж для доставки его в пункт назначения. В случае реализации пассажиром этого права на стороне перевозчика появляются обязанности по своевременной доставке багажа в пункт назначения, обеспечению его сохранности в пути следования и выдаче багажа пассажиру или управомоченному им лицу. Если же пассажир имеет лишь вещи, которые признаются ручной кладью (внутрикаютным багажом), его право сдать багаж остается нереализованным, а обязательство по доставке багажа не возникает[[57]](#footnote-57).

Таким образом, речь идет об исполнении договора перевозки пассажира, предмет которого включает в себя и действия перевозчика по доставке багажа в пункт назначения и выдаче его пассажиру или иному управомоченному лицу. То обстоятельство, что данное обязательство перевозчика возникает (в рамках исполнения договора перевозки пассажира) лишь при условии сдачи пассажиром багажа, свидетельствует об особой правовой природе данного обязательства, которая состоит в его факультативном характере. Однако очевидно, что указанное факультативное обязательство перевозчика вполне охватывается содержанием договора перевозки пассажира, а возникающее правоотношение по поводу доставки перевозчиком сданного пассажиром багажа в пункт назначения не образует отдельного договора по перевозке багажа, отличного от договора перевозки пассажира. При таком подходе сдача пассажиром багажа, удостоверенная багажной квитанцией, служит верным свидетельством появления в рамках заключенного договора перевозки пассажира факультативного обязательства перевозчика по доставке багажа. Однако данное обстоятельство никак не может служить доказательством заключения отдельного договора перевозки багажа[[58]](#footnote-58).

Как отмечалось ранее, исполнение перевозчиком факультативного обязательства по доставке багажа предполагает действия перевозчика по обеспечению его своевременной доставки в пункт назначения, сохранности в пути следования и выдаче багажа в пункте назначения пассажиру или иному управомоченному лицу.

На железнодорожном транспорте для перевозки в качестве багажа от пассажира принимаются такие вещи и предметы, которые по своим размерам и свойствам без затруднений могут быть погружены в багажный вагон и размещены в нем и не могут причинить вред багажу других пассажиров (ст. 88 УЖТ РФ). Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 39 - 44) багаж принимается к перевозке без вскрытия упаковки. В случае если багаж предъявлен в неисправной упаковке, железная дорога отказывает в приеме его к перевозке. Пассажиры могут предъявить багаж с объявленной ценностью, за что взимается сбор. Если у работника железнодорожной станции возникли сомнения в правильности оценки пассажиром своего багажа, он имеет право потребовать вскрытия пассажиром своего багажа для проверки. 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 сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Запрещается перевозить в составе багажа деньги, облигации, документы и другие ценности, бьющиеся и хрупкие предметы (стекло, фарфор, телевизоры, приемники и т.п.), упакованные пассажиром среди других предметов багажа, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, а также предметы, которые могут причинить вред приемосдатчику багажа и багажу других пассажиров или железной дороге. Багаж перевозится до железнодорожных станций, производящих операции по приему и выдаче багажа, но не далее пункта следования пассажира согласно проездному документу. В соответствии с УЖТ РФ (ст. 89) срок доставки багажа определяется временем следования поезда, которым отправлен багаж до железнодорожной станции назначения. Дата отправления багажа указывается в перевозочных документах. Если багаж в пути следования подлежит перегрузке (например, багаж транзитных пассажиров), срок доставки багажа определяется временем следования по данному пути следования согласованных поездов, в состав которых включены багажные вагоны, с добавлением одних суток на каждую перегрузку багажа. Дата прибытия багажа проставляется железнодорожной станцией назначения в перевозочных документах. В случае если багаж не прибудет на железнодорожную станцию назначения по истечении 10 суток после окончания срока доставки, он считается утраченным, а на железную дорогу возлагается обязанность возместить его стоимость[[59]](#footnote-59). Однако если багаж все же будет доставлен на станцию назначения, его получатель может получить багаж, возвратив железной дороге ранее выплаченную сумму за его утрату. В случае отказа в письменной форме от получения багажа или непредставления получателем решения о судьбе багажа в течение четырех суток после уведомления получателя в письменной форме о прибытии багажа на железнодорожную станцию назначения железная дорога вправе реализовать указанный багаж в установленном порядке (ст. 90 УЖТ РФ).

Исполнение железной дорогой обязанности по выдаче багажа пассажиру или иному управомоченному лицу осуществляется в следующем порядке. Багаж выдается на железнодорожной станции назначения предъявителю багажной квитанции и проездных документов (билетов). Операции по выдаче билетов должны осуществляться в течение всего времени, когда железнодорожная станция открыта для выполнения операций по приему и выдаче багажа. На железнодорожной станции назначения прибывший багаж хранится бесплатно 24 часа без учета дня прибытия. За хранение багажа сверх установленного срока взимается плата в порядке, определенном правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа. Багаж, не востребованный в течение 30 дней со дня его прибытия, подлежит реализации железной дорогой (ст. 91, 92 УЖТ РФ).

Вместе с тем от перевозки багажа как факультативного обязательства перевозчика по договору перевозки пассажира необходимо отличать правоотношения, связанные с перевозкой грузобагажа, а также грузов для личных (бытовых) нужд граждан. Такие модели правоотношений, в частности, применяются на железнодорожном транспорте. Их отличие состоит в том, что в качестве отправителя грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд может выступать не только пассажир, следующий по проездному документу (билету) в том же направлении, что и соответствующий грузобагаж или груз, но любое лицо, отправляющее указанный грузобагаж или груз. В этом случае, действительно, обязательство перевозчика по доставке грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд по своей правовой природе представляет собой отдельный договор перевозки грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд, который отличается от договора перевозки пассажира не только своим предметом (доставка грузобагажа или груза и выдача его в пункте назначения управомоченному лицу), но и тем, что такой договор носит реальный характер, а его заключение удостоверяется выдачей грузобагажной квитанции[[60]](#footnote-60).

Основная обязанность пассажира по договору перевозки пассажира, как это следует из общего определения этого договора (ст. 786 ГК), состоит в том, что он должен уплатить перевозчику установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Как правило, эту обязанность пассажир исполняет, приобретая проездной документ (билет), т.е. практически в момент заключения договора перевозки, либо при сдаче багажа.

Вместе с тем помимо указанной основной обязанности транспортное законодательство возлагает на пассажира и ряд других обязанностей, а также предусматривает неблагоприятные для пассажира последствия их неисполнения. Так, в соответствии с УЖТ РФ пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования пассажирскими вагонами, вокзальными помещениями и бережно относиться к имуществу организаций железнодорожного транспорта.

Согласно Правилам оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте (п. 27) пассажир может быть удален из поезда: а) работниками органов внутренних дел - если при посадке в поезд или в пути следования он находится в состоянии опьянения и нарушает правила проезда и общественный порядок, распивает спиртные напитки, мешает спокойствию других пассажиров; при этом деньги в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние и стоимость перевозки багажа не возвращаются; б) врачебно-медицинским персоналом - если пассажир находится в болезненном состоянии, нарушающем спокойствие окружающих, и при этом нет возможности поместить его отдельно; пассажир может быть удален из поезда лишь на той железнодорожной станции, где имеются соответствующие лечебно-медицинские учреждения. В этом случае начальник железнодорожной станции по желанию пассажира обеспечивает возвращение ему денег в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние за вычетом стоимости плацкарты или делает отметку об остановке срока действия проездного документа (билета).

Вред, причиненный в результате нарушения пассажиром своих обязанностей по договору перевозки пассажира имуществу перевозчика либо жизни и здоровью, а также имуществу иных пассажиров, подлежит возмещению по правилам о деликтной ответственности.

# ГЛАВА 3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

# 3.1 Ответственность за нарушения договора перевозки пассажиров

Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки пассажира влечет для соответствующих сторон договора перевозки пассажира, допустивших нарушение договора, применение ответственности, установленной ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Причем всякие соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами (ст. 793 ГК).

Таким образом, применительно к договору перевозки пассажира не допускаются никакие соглашения между перевозчиком и пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика. Данная формула в принципе не исключает соглашений, направленных на ограничение или устранение предусмотренной законом ответственности пассажира, а также на усиление ответственности перевозчика.

Соглашаясь с Г.П. Савичевым, добавим к сказанному, что договор перевозки пассажира является по характеру деятельности перевозчика публичным договором (ст. 426 ГК), а по способу его заключения относится к договорам присоединения (ст. 428 ГК). Поэтому в отношении такого договора всякое соглашение между перевозчиком и пассажиром, в том числе о повышении пределов ответственности перевозчика, означает лишь то, что в стандартные условия договора перевозки пассажира, которые обычно помещаются в виде отдельного текста на проездном документе (билете), должны быть включены дополнительные условия о повышении ответственности перевозчика, имеющие распространение на всякого пассажира, приобретающего билет[[61]](#footnote-61). Представить себе подобное в реальных российских условиях, действительно, можно лишь при весьма богатой фантазии.

Характерным признаком ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, является ее ограниченный характер. Как известно, в соответствии со ст. 400 ГК по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Иллюстрацией к сказанному могут служить, например, нормы об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение багажа, максимальный размер которой ограничен стоимостью утраченного или недостающего багажа (ст. 796 ГК).

Другая характерная черта ответственности за нарушение договора перевозки пассажира состоит в специфике оснований и условий такой ответственности, а также в особенности обстоятельств, признаваемых основаниями освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира.

Как известно, общим правилом применения гражданско-правовой ответственности является ответственность должника при наличии его вины. При этом должник признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, он принял все меры для надлежащего исполнения обязательств (п. 1 ст. 401). Вместе с тем ответственность за нарушение обязательств при осуществлении должником предпринимательской деятельности строится на иных началах: если иное не предусмотрено законом или договором, должник несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение такого обязательства оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (п. 3 ст. 401 ГК).

Нет сомнений, что обязательство перевозчика по договору перевозки пассажиров связано с осуществлением им предпринимательской деятельности. Однако основаниями освобождения от ответственности за нарушение указанного договора может служить не только непреодолимая сила, но и иные обстоятельства, которые вместе с тем не свидетельствуют о виновной ответственности перевозчика, а носят специальный характер[[62]](#footnote-62). Например, в качестве основания освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира признается необходимость устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажира (хотя такая неисправность может иметь место и по обстоятельствам, связанным с деятельностью самого перевозчика); основанием освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа считаются доказанные перевозчиком обстоятельства (послужившие причиной несохранности багажа), которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 795 и 796 ГК).

Одна из основных особенностей ответственности перевозчика за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора перевозки пассажира вытекает из особого правового статуса пассажира, в качестве которого выступает гражданин (физическое лицо). Как известно, "гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных (бытовых) нужд, не связанных с извлечением прибыли", признается потребителем, а отношения, возникающие между потребителем и исполнителем, под которым понимается "организация, а также индивидуальный предприниматель, выполняющие работы или оказывающие услуги потребителям по возмездным договорам", регулируются не только ГК и транспортным законодательством, но и Законом РФ "О защите прав потребителей", как это предусмотрено преамбулой данного Закона[[63]](#footnote-63).

В связи с этим 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. Проблема конкуренции соответствующих норм разрешена в порядке судебного толкования. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей"[[64]](#footnote-64) 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 (например, договоры перевозки, энергоснабжения), 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.

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[[65]](#footnote-65). В юридической литературе высказывались положения о безусловном праве пассажира в случае нарушения перевозчиком договора перевозки требовать возмещения морального вреда. Так, например, О.Н. Садиков указывает, что "пассажир, потерпевший в результате задержки отправления и прибытия транспортного средства, вправе обращаться к способам защиты, предусмотренным Законом о защите прав потребителя в редакции 1995 г., в частности вправе требовать возмещения ему на основании ст. 15 Закона причиненных моральных убытков (опоздание на объявленное мероприятие, состыкованный последующий маршрут и т.д.)"[[66]](#footnote-66). Такого же мнения придерживается Ю.П. Свит, который пишет: "Пассажир выступает как потребитель услуг транспорта, и поэтому его отношения с транспортным предприятием регулируются не только транспортным законодательством, но и Законом о защите прав потребителей, который установил другой вид ответственности предпринимателя за неисполнение обязательства, возникшего из договора с гражданином-потребителем. Согласно ст. 15 указанного Закона моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами РФ, подлежит компенсации причинителями вреда при наличии его вины"[[67]](#footnote-67).

Однако ответ на вопрос о возможности применения норм законодательства о защите потребителей в части возмещения потребителю морального вреда к правоотношениям, связанным с перевозкой пассажира, представляется не столь однозначным, как это принято считать в юридической литературе. Действительно, Закон РФ "О защите прав потребителей" содержит нормы о компенсации морального вреда: моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения изготовителем (исполнителем, продавцом) или организацией, выполняющей функции изготовителя (продавца) на основании договора с ним, прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами Российской Федерации, регулирующими отношения в области защиты прав потребителей, подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом. Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков (ст. 15 Закона).

Вместе с тем основополагающие правила о компенсации морального вреда установлены не законодательством о защите прав потребителей, а ГК. Согласно ст. 151 ГК если гражданину причинен моральный вред (физические и нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда. При определении размеров морального вреда суд учитывает степень вины нарушителя и иные заслуживающие внимания обстоятельства. Суд должен также учитывать степень физических и нравственных страданий, связанных с индивидуальными особенностями лица, которому причинен вред.

В соответствии с другой нормой ГК моральный вред, причиненный действиями (бездействием), нарушающими имущественные права гражданина, подлежит компенсации в случаях, предусмотренных законом (п. 2 ст. 1099). И еще одна норма имеет прямое отношение к проблеме компенсации морального вреда, причиненного пассажиру в результате нарушения договора перевозки: согласно ст. 1100 ГК в случае, когда вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности, а также в иных случаях, предусмотренных законом, компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда.

Данные положения ГК учитываются в судебной практике. Так, в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" (п. 25) содержится следующее разъяснение: "Поскольку моральный вред возмещается в денежной или иной материальной форме и в размере, определяемых судом, независимо от подлежащего возмещению имущественного вреда, размер иска, удовлетворяемого судом, не может быть поставлен в зависимость от стоимости товара (работы, услуги) или суммы подлежащей взысканию неустойки, а должен основываться на характере и объеме причиненных потребителю нравственных и физических страданий в каждом конкретном случае".

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 20 декабря 1994 г. N 10 "Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда"[[68]](#footnote-68) судам разъясняется, что под моральным вредом понимаются нравственные или физические страдания, причиненные действиями (бездействием), посягающими на принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона нематериальные блага (жизнь, здоровье, достоинство личности, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна и т.п.) или нарушающими его личные неимущественные права (право на пользование своим именем, право авторства и другие неимущественные права в соответствии с законами об охране прав на результаты интеллектуальной деятельности) либо нарушающими имущественные права гражданина. Моральный вред, в частности, может заключаться в нравственных переживаниях в связи с утратой родственников, невозможностью продолжать активную общественную жизнь, потерей работы, раскрытием семейной, врачебной тайны, распространением не соответствующих действительности сведений, порочащих честь, достоинство или деловую репутацию гражданина, временным ограничением или лишением каких-либо прав, физической болью, связанной с причиненным увечьем, иным повреждением здоровья либо в связи с заболеванием, перенесенным в результате нравственных страданий, и др.

Как видим, в примерном перечне случаев, когда возможность компенсации морального вреда не вызывает сомнений, не нашлось места нарушениям договорных обязательств. И это понятно: в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из договора, затрагиваются прежде всего имущественные права и интересы их участников, которые по общему правилу компенсируются применением иных мер гражданско-правовой ответственности (возмещение убытков, уплата неустойки). 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). Но такие ситуации скорее представляют собой исключение из общего правила.

Гражданский кодекс РФ впервые установил ответственность в форме законной неустойки, которая подлежит применению к транспортным организациям перевозчиком в случае нарушения расписания движения транспортных средств, неисполнения условий договора перевозки пассажира в части времени отправления транспортного средства и его прибытия в пункт назначения.

Согласно ст. 795 ГК за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздания прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возвратить пассажиру провозную плату.

Как видим, при подготовке и принятии ГК предполагалось, что новые транспортные уставы и кодексы будут содержать соответствующие нормы, конкретизирующие положения ГК в части размера и порядка взыскания установленной им законной неустойки за данное нарушение. Все вновь принятые после введения в действие части второй ГК транспортные уставы и кодексы (ВК, ТУЖД, УЖТ РФ и КТМ) включают в себя правила, касающиеся ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира. Правда, в некоторых случаях указанные правила не в полной мере соответствуют положениям ГК.

Большей точностью отличается редакция нормы об ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира, содержащейся в УЖТ РФ. В соответствии со ст. 110 УЖТ РФ за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения, за исключением перевозок в пригородном сообщении, железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание поезда имели место вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажира неисправности транспортных средств или иных не зависящих от железной дороги обстоятельств. Порядок добровольной уплаты железной дорогой указанного штрафа пассажиру установлен Правилами 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, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111. Согласно п. 31 Правил в случае задержки отправления поезда дальнего или местного следования или его опоздания на железнодорожную станцию назначения пассажир вправе в течение 45 дней предъявить претензию об уплате штрафа, предусмотренного ст. 110 УЖТ РФ, в адрес железной дороги отправления или назначения по своему усмотрению[[69]](#footnote-69). К указанной претензии пассажир прилагает проездной документ (билет). Железная дорога обязана рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней с даты получения претензии. Уплата штрафа производится железной дорогой из расчета за каждый полный час задержки отправления или опоздания поезда. При этом задержка отправления или опоздания поезда менее чем на один час в расчет не принимается. При частичном удовлетворении или отклонении железной дорогой претензии заявителя в уведомлении железной дороги должно быть указано основание принятого ею решения. В случае удовлетворения железной дорогой претензии заявителя деньги в размере штрафа по просьбе пассажира пересылаются по месту его жительства или выдаются ему непосредственно на руки[[70]](#footnote-70).

Думается, что указанный порядок предъявления пассажиром требования к железной дороге о взыскании штрафа за задержку отправления пассажира должен считаться обязательным лишь в случае добровольной уплаты дорогой указанного штрафа. При применении соответствующей ответственности в судебном порядке должны применяться нормы об общем сроке исковой давности и правила судопроизводства, установленные процессуальным законодательством[[71]](#footnote-71).

Что касается оснований освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира, то в этой части нормы, содержащиеся в новых транспортных уставах и кодексах, не расходятся с соответствующим положением ГК. В юридической литературе предпринимались попытки определить возможные параметры практики применения указанных норм. Так, Е.Н. Астахова пишет: "Когда речь идет об устранении неисправности транспортного средства, предполагается транспортное средство, поданное под погрузку. Применительно к самолетам - посадка объявлена, самолет готов принять пассажиров, применительно к железнодорожному транспорту - поезд подан к перрону, объявлена посадка пассажиров. Ссылка воздушно-транспортного предприятия на то, что самолет не может быть подан к очередному рейсу в связи с задержкой в аэропорту отправления, не принимается во внимание, так как перевозчик должен выполнить свои обязательства перед пассажирами, предоставив другой самолет"[[72]](#footnote-72).

При всей привлекательности этого суждения (с точки зрения исключения случаев необоснованного освобождения перевозчика от ответственности и защиты прав пассажиров) с ним трудно согласиться. При таком подходе стремление перевозчика освободиться от ответственности будет заставлять последнего подавать под посадку пассажиров неисправные транспортные средства, а затем приступать к устранению неисправности. Не думаем, что такая перспектива обрадует самих пассажиров, которых попросят после посадки покинуть салон самолета, борт морского судна, вагон и т.п. в целях исправления обнаруженной неисправности. Кроме того, решение вопроса об освобождении перевозчика от ответственности в зависимости от того, когда он приступил к устранению неисправности транспортного средства (до его подачи под посадку пассажиров или после таковой), представляется сугубо формальным.

Видимо, более точным будет вывод о том, что в сферу доказывания наличия оснований, освобождающих перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира при технической неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров (а бремя доказывания возлагается на перевозчика), во всех случаях входит доказательство невозможности отправить пассажиров в путь на ином исправном транспортом средстве. В этом случае не имеет никакого правового значения момент, когда была обнаружена техническая неисправность транспортного средства и когда перевозчик приступил к ее устранению.

# 3.2 Ответственность за несохранность багажа и причинение вреда жизни и здоровью пассажира

В соответствии со ст. 796 ГК перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

При подготовке новых транспортных уставов и кодексов данное положение ГК об ответственности перевозчика за несохранность багажа было воспроизведено лишь в УЖТ РФ (ст. 107), согласно которому железная дорога несет имущественную ответственность за несохранность багажа после принятия его для перевозки и до выдачи его получателю багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело.

Как уже отмечалось, ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажиров, в том числе и за несохранность перевозимого багажа, носит ограниченный характер. Размер ущерба, причиненного пассажиру вследствие утраты, недостачи, повреждения (порчи) его багажа и подлежащего возмещению перевозчиком, определен ГК (п. 2 ст. 796): в случае утраты или недостачи багажа ущерб должен быть возмещен перевозчиком в размере стоимости утраченного или недостающего багажа; в случае повреждения (порчи) багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа - в размере его стоимости; при утрате багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости багажа[[73]](#footnote-73).

Так же, как и в случае с основаниями освобождения перевозчика от ответственности за несохранность багажа, УЖТ РФ (ст. 110) содержит норму об определении размера подлежащего возмещению перевозчиком ущерба в случае несохранности багажа, полностью соответствующую тексту п. 2 ст. 796 ГК.

В соответствии с ГК (ст. 800) ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется по правилам гл. 59 ГК, если законом или договором не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика.

Из всех правил о деликтной ответственности, содержащихся в гл. 59 ГК, к отношениям, связанным с причинением вреда жизни и здоровью пассажира при его перевозке, подлежат применению прежде всего нормы об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079). Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (к каковой относится и использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. При этом обязанность возмещения вреда возлагается на тех лиц, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании. Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (например, при столкновении транспортных средств).

Размер возмещения вреда, причиненного повреждением здоровья пассажира, определяется по правилам, предусмотренным ст. 1085 ГК. В случае причинения гражданину увечья или при ином повреждении его здоровья возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение. При этом пенсия по инвалидности, назначенная потерпевшему в связи с увечьем или иным повреждением здоровья, а равно другие пенсии, пособия и иные подобные выплаты, назначенные как до, так и после причинения вреда здоровью, не принимаются во внимание и не влекут уменьшения размера возмещения вреда (не засчитываются в счет возмещения вреда). В счет возмещения вреда не засчитывается также заработок (доход), получаемый потерпевшим после повреждения здоровья. Объем и размер возмещения вреда, определяемые в соответствии с указанными правилами ГК, могут быть лишь увеличены законом или договором.

Транспортные уставы и кодексы не воспользовались возможностью увеличить размер подлежащего возмещению перевозчиком вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина. В УЖТ РФ (ст. 113) содержится отсылочная норма, согласно которой железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В силу того, что транспортное железнодорожное право является институтом гражданского права, законодательство о железнодорожных перевозках, прежде всего Устав железнодорожного транспорта, должно следовать началам гражданского законодательства с учетом специального режима, установленного для регулирования предпринимательской деятельности. Нормы общей части Гражданского кодекса РФ имеют силу постольку, поскольку их действие не ограничено специальным законом о железнодорожных перевозках.

1. Устав железнодорожного транспорта РФ имеет ряд формальных недостатков, что затрудняет его использование. Отсутствуют названия статей, ряд статей помещены за рамки соответствующих глав, некоторые основные термины (грузоотправитель, груз, перевозочный документ и т.д.) имеют неопределенную формулировку или употребляются некорректно, язык Устава труден для понимания, ряд статей перегружен и отличается огромным объемом. Название Устава железнодорожного транспорта вызывает сомнение, предлагается изменить название закона - Закон «О железнодорожных перевозках».

2. Принцип ограниченной ответственности противоречит началам правового регулирования предпринимательской деятельности, но его отмена в отношении обязательств железнодорожной перевозки преждевременна. Вместе с тем, ограниченная ответственность должна применяться не только к определенным нарушениям (ограниченная ответственность перевозчика), но и к обязательству перевозки в целом. Поэтому необходимо ограничить ответственность грузовладельцев до возмещения реального ущерба. Наряду с установлением принципа ограниченной ответственности в Уставе железнодорожного транспорта РФ следует закрепить и изъятия из него. Ограниченная ответственность не должна применяться, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства перевозки имело место в результате умысла или грубой небрежности.

3. 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».

4. 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.

5. 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».

6. Представляется некорректной норма содержащаяся в ст. 88 УЖД, согласно которой "обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром, является обязанностью пассажира". Если это - обязанность пассажира по договору перевозки, то на стороне перевозчика должно быть право требования к пассажиру обеспечить сохранность перевозимых последним собственных вещей. Видимо, в данном случае законодатель неудачно выразил мысль о том, что обеспечение сохранности ручной клади относится к заботе самого пассажира и не составляет обязанности перевозчика.

Об ответственности перевозчика за несохранность ручной клади в процессе перевозки (в пути следования), видимо, можно говорить лишь в том случае, когда ее утрата или повреждение имели место в силу незаконных действий работников соответствующей транспортной организации либо явились результатом аварии. В связи с этим предлагается изложить ч. 3 ст. 88 УЖД в следующей редакции: «Обеспечение сохранности ручной клади относится к заботе самого пассажира и не составляет обязанности перевозчика».

# БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации [Текст]: офиц. текст. // Российская газета. –1993. – № 237.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Текст]: [Федеральный закон № 51-ФЗ, принят 30.11.1994 г., по состоянию на 09.02.2009] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) [Текст]: [Федеральный закон № 14-ФЗ, принят 26.10.1996 г., по состоянию на 30.12.2008] // 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 27.02.2009] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 46. – Ст. 4532.
6. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 95-ФЗ, принят 24.07.2002 года, по состоянию на 03.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 30. – Ст. 3012.
7. 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.
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.
9. О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 15-ФЗ, принят 26.01.1996 г., по состоянию на 26.11.2001] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 411.
10. О Федеральном железнодорожном транспорте [Текст]: [Федеральный закон № 153-ФЗ, принят 25.08.1995 г., по состоянию на 10.01.2003] // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 35. – Ст. 3505.
11. О защите прав потребителей [Текст]: [Закон РФ № 2300-1, принят 07.02.1992 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 140.
12. 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.
13. 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, принят 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851.

Научная и учебная литература

1. Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки [Текст] // Вестник гражданского права. – 2008. – № 4. – С. 25.
2. Антюхин А.Н., Гончаров А.И. Договор перевозки грузов: правовая природа и практическое значение [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 24.
3. Астахова Е.Н. Квалификация договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 26.
4. Астахова Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 22.
5. Астахова Е.Н. Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2006. – № 11. – С. 22.
6. Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 29.
7. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 26.
8. Братчикова Н.В. Особенности договора перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2000. – № 10. – С. 27.
9. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. [Текст] – М., Юридическая литература. 1973. – 436 с.
10. Витрянский В.В. Договор перевозки [Текст]. - М.: Статут, 2001. – 485 с.
11. Горюнов А.В. К вопросу о форме договора железнодорожной перевозки груза [Текст] // Гражданское право. – 2009. – № 3. – С. 23.
12. Горюнов А.В. Содержание обязательства, возникающего из согласованных объемов железнодорожных перевозок грузов [Текст] // Транспортное право. – 2009. – № 2. – С. 26.
13. Гражданское право: Учебник Ч. II. [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2008. – 834 с.
14. Гражданское право: учебник. Том II [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2008. – 826 с.
15. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. II. Полутом 2. [Текст] / Отв. ред. Е.А. Суханов. – М., Волтерс Клувер. 2008. – 836 с.
16. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 21.
17. Душина И.Н. Понятие и правовая природа договора железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Право и политика. – 2007. – № 9. – С. 27.
18. Егиазаров В. А. Транспортное право [Текст]. - М.: Юрид. лит, 1999.- 625 с.
19. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. [Текст] – М., Юнити. 2008. – 642 с.
20. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком [Текст] // Право и экономика. – 2009. – № 2. – С. 15.
21. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок [Текст]. - М.: Трансжелдориздат, 1951.- 275 с.
22. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок [Текст]. - М.: Трансжелдориздат, 1955.- 321 с.
23. Иоффе О.С. Обязательственное право [Текст] – М., Статут. 2005. – 784 с.
24. Каменков В.С., Каменков А.В. Специфика субъектов правоотношений в договоре перевозки [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 26.
25. Киселева Д. К вопросу о реформе железнодорожного транспорта в России [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 26.
26. Коваль А.В. Правовое регулирование договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2008. – № 4. – С. 21.
27. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог [Текст] /Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндерса. -М : Контракт; 1998. - 304 с.
28. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] / Под ред. Вайпана В.А. – М., ЗАО "Юстицинформ". 2008. – 348 с.
29. Коммерческое право [Текст] / Под ред. В.Ф. Попондопуло и В.Ф. Яковлевой. - СПб.: Изд-во СПбГУ, 1999. – 592 с.
30. Корнеев В.Г. О тарифах на железнодорожные перевозки [Текст] // Законодательство и экономика. – 1999. – № 12. – С. 26.
31. Кулаков В.В. О правовом положении грузополучателя в обязательстве перевозки [Текст] // Российский судья. – 2008. – № 6. – С. 21.
32. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – 518 с.
33. Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 22.
34. Мишина Н.В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 24.
35. Мишина Н.В. Институционализация средств железнодорожной правовой политики России на первом этапе развития [Текст] // История государства и права. – 2008. – № 10. – С. 27.
36. Мишина Н.В. Место железнодорожного права в системе российского права [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 6. – С. 22.
37. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 26.
38. Морозов В.Н. Транспортная стратегия России: доклад на всероссийской научно-практической конференции [Текст]// Железнодорожный транспорт. - 2004. - № 1. - С. 6.
39. Мошкович М.Несколько способов потерять груз [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2007. – № 18. – С. 7.
40. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 25.
41. Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. [Текст] / Под ред. Братуся С.Н., Флейшиц Е.А. – М., Госюриздат. 1962. – 708 с.
42. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 17.
43. Орданский М.С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР [Текст]. - Саратов: Изд-во Сарат. Ун-та, 1981. – 289 с.
44. Петрова Ю.А. Сборник транспортных договоров с комментариями [Текст] – М., Юрайт. 2008 – 496 с.
45. Расулов А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза [Текст] // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 22.
46. Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 26.
47. Свит Ю.П. Защита прав потребителей при оказании транспортных услуг [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009. – № 2. – С. 19.
48. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР [Текст] – М., Юридическая литература. 1974. – 464 с.
49. Спирин И.В. Транспортное право[Текст]. - М.: Транспорт, 2001. – 239 с.
50. Ставцев В.Г. Особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Российская юстиция. – 2008. – № 9. – С. 24.
51. Тарасов М. А. Очерки транспортного права [Текст]. - М.: Изд-во МРФ СССР, 1951.- 190 с.
52. Тарасов М.А. Транспортное право [Текст]. - Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского ун-та, 1968.- 177 с.
53. Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Журнал российского права. – 2008. – № 10. – С. 22.
54. 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. 21.
55. Трубин Е.М. Применение исковой давности и повреждение вагона, контейнера [Текст] // Законность. – 2009. – № 1. – С. 24.
56. Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 26.
57. Фалькович М.С. Претензии и иски к железнодорожному перевозчику [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2009. – № 3. – С. 5.
58. Фалькович М.С. Претензии и иски, вытекающие из железнодорожной перевозки [Текст] // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 28.
59. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте [Текст]. - Иркутск: Изд-во Иркут. Ун-та, 1994.- 129 с.
60. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта [Текст]. - М.: Юрид.лит., 1965. – 128 с.
61. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. [Текст] – М., Юрлитиздат. 1960. – 562 с.
62. Шмелев В.В. Некоторые правовые проблемы организации грузоперевозок на железнодорожном транспорте [Текст] // Журнал российского права. – 2009. –№ 2. – С. 19.
63. Экономика железнодорожного транспорта [Текст]/ Под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. - М.: УМК МПС России. 2001. - С. 44.

Материалы юридической практики

1. Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда [Текст]: [Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 10, принят 20.12.1994 г., по состоянию на 06.02.2007] // Российская газета. – 1995. – № 29. – С. 12.
2. О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей [Текст]: [Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 7, принят 29.09.1994 г., по состоянию на 11.05.2007] // Российская газета. – 1994. – № 230. – С. 17.
3. Определение Верховного Суда РФ № 5-В05-44 от 10.08.2005 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2005. – № 12. – С. 45.

1. Экономика железнодорожного транспорта [Текст]/ Под ред.  Н.П.  Терешиной,  Б.М.  Лапидуса, М.Ф. Трихункова. - М.: УМК МПС России. 2001. - С. 44. [↑](#footnote-ref-1)
2. Морозов В.Н. Транспортная стратегия России: доклад на всероссийской научно-практической конференции [Текст]// Железнодорожный транспорт. - 2004. - № 1. - С. 6. [↑](#footnote-ref-2)
3. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. - М., Изд-во НКЮ, 1940. - С. 130. [↑](#footnote-ref-3)
4. Рекомендации Парламентских слушаний в Государственной Думе Федерального Собрания РФ от 13 марта 2001 года «Концепция развития структурной реформы железнодорожного транспорта и её социально-экономические последствия» // Бюллетень транспортной информации, - 2001. - №.5. - С.4. [↑](#footnote-ref-4)
5. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок [Текст]. - М.: Трансжелдориздат, 1951.- С.33; Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок [Текст]. - М.: Трансжелдориздат, 1955.-С.15; Орданский М.С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР [Текст]. - Саратов: Изд-во Сарат. Ун-та, 1981. – С.89. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта [Текст]. - М.: Юрид.лит., 1965. – С.64; Тарасов М. А. Очерки транспортного права [Текст]. - М.: Изд-во МРФ СССР, 1951.- С.34; Тарасов М. А. Транспортное право [Текст]. - Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского ун-та, 1968.- С.122. [↑](#footnote-ref-6)
7. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте [Текст]. - Иркутск: Изд-во Иркут. Ун-та, 1994.-С.11. [↑](#footnote-ref-7)
8. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог [Текст] /Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндерса. -М : Контракт; 1998. – С.21. [↑](#footnote-ref-8)
9. Егиазаров В. А. Транспортное право [Текст]. - М.: Юрид. лит, 1999.- С.345. [↑](#footnote-ref-9)
10. Спирин И.В. Транспортное право[Текст]. - М.: Транспорт, 2001. – С.112. [↑](#footnote-ref-10)
11. Коммерческое право [Текст] / Под ред. В.Ф. Попондопуло и В.Ф. Яковлевой. - СПб.: Изд-во СПбГУ, 1999. - С. 305 -314. [↑](#footnote-ref-11)
12. Витрянский В.В. Договор перевозки [Текст]. - М.: Статут, 2001. – С.23. [↑](#footnote-ref-12)
13. Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. [Текст] / Под ред. Братуся С.Н., Флейшиц Е.А. – М., Госюриздат. 1962. – С. 284. [↑](#footnote-ref-13)
14. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. [Текст] – М., Юрлитиздат. 1960. – С. 127. [↑](#footnote-ref-14)
15. Иоффе О.С. Обязательственное право [Текст] – М., Статут. 2005. – С. 628. [↑](#footnote-ref-15)
16. Иоффе О.С. Указ. соч. – С. 629. [↑](#footnote-ref-16)
17. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. [Текст] – М., Юридическая литература. 1973. – С. 122. [↑](#footnote-ref-17)
18. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР [Текст] – М., Юридическая литература. 1974. – С. 46. [↑](#footnote-ref-18)
19. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. – С. 121. [↑](#footnote-ref-19)
20. Иоффе О.С. Указ. соч. – С. 623. [↑](#footnote-ref-20)
21. Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 26. [↑](#footnote-ref-21)
22. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 25. [↑](#footnote-ref-22)
23. Мишина Н.В. Институционализация средств железнодорожной правовой политики России на первом этапе развития [Текст] // История государства и права. – 2008. – № 10. – С. 27. [↑](#footnote-ref-23)
24. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-24)
25. Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 29. [↑](#footnote-ref-25)
26. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Указ. соч. – С. 122-123. [↑](#footnote-ref-26)
27. Мишина Н.В. Место железнодорожного права в системе российского права [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 6. – С. 22. [↑](#footnote-ref-27)
28. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – С. 39. [↑](#footnote-ref-28)
29. О защите прав потребителей [Текст]: [Закон РФ № 2300-1, принят 07.02.1992 г., по состоянию на 23.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 140. [↑](#footnote-ref-29)
30. Ст. 9 О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон № 15-ФЗ, принят 26.01.1996 г., по состоянию на 26.11.2001] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 411. [↑](#footnote-ref-30)
31. Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Журнал российского права. – 2008. – № 10. – С. 22. [↑](#footnote-ref-31)
32. 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, принят 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851. [↑](#footnote-ref-32)
33. Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 22. [↑](#footnote-ref-33)
34. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком [Текст] // Право и экономика. – 2009. – № 2. – С. 15. [↑](#footnote-ref-34)
35. Душина И.Н. Понятие и правовая природа договора железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Право и политика. – 2007. – № 9. – С. 27. [↑](#footnote-ref-35)
36. Антюхин А.Н., Гончаров А.И. Договор перевозки грузов: правовая природа и практическое значение [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 24. [↑](#footnote-ref-36)
37. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] / Под ред. Вайпана В.А. – М., ЗАО "Юстицинформ". 2008. – С. 159. [↑](#footnote-ref-37)
38. Каменков В.С., Каменков А.В. Специфика субъектов правоотношений в договоре перевозки [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 26. [↑](#footnote-ref-38)
39. Горюнов А.В. К вопросу о форме договора железнодорожной перевозки груза [Текст] // Гражданское право. – 2009. – № 3. – С. 23. [↑](#footnote-ref-39)
40. Мишина Н.В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 24. [↑](#footnote-ref-40)
41. Корнеев В.Г. О тарифах на железнодорожные перевозки [Текст] // Законодательство и экономика. – 1999. – № 12. – С. 26. [↑](#footnote-ref-41)
42. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 21. [↑](#footnote-ref-42)
43. Ставцев В.Г. Особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Российская юстиция. – 2008. – № 9. – С. 24. [↑](#footnote-ref-43)
44. Киселева Д. К вопросу о реформе железнодорожного транспорта в России [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-44)
45. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. [Текст] – М., Юнити. 2008. – С. 133. [↑](#footnote-ref-45)
46. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 17. [↑](#footnote-ref-46)
47. Астахова Е.Н. Квалификация договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 26. [↑](#footnote-ref-47)
48. Астахова Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 22. [↑](#footnote-ref-48)
49. Определение Верховного Суда РФ № 5-В05-44 от 10.08.2005 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2005. – № 12. – С. 45. [↑](#footnote-ref-49)
50. 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-50)
51. Мошкович М.Несколько способов потерять груз [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2007. – № 18. – С. 7. [↑](#footnote-ref-51)
52. Петрова Ю.А. Сборник транспортных договоров с комментариями [Текст] – М., Юрайт. 2008 – С. 56. [↑](#footnote-ref-52)
53. Залесский В.В. Указ. соч. – С. 17. [↑](#footnote-ref-53)
54. Кулаков В.В. О правовом положении грузополучателя в обязательстве перевозки [Текст] // Российский судья. – 2008. – № 6. – С. 21. [↑](#footnote-ref-54)
55. Гражданское право: Учебник Ч. II. [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2008. – С.407. [↑](#footnote-ref-55)
56. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. II. Полутом 2. [Текст] / Отв. ред. Е.А. Суханов. – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 42-43. [↑](#footnote-ref-56)
57. Братчикова Н.В. Особенности договора перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2000. – № 10. – С. 27. [↑](#footnote-ref-57)
58. Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки [Текст] // Вестник гражданского права. – 2008. – № 4. – С. 25. [↑](#footnote-ref-58)
59. Шмелев В.В. Некоторые правовые проблемы организации грузоперевозок на железнодорожном транспорте [Текст] // Журнал российского права. – 2009. –№ 2. – С. 19. [↑](#footnote-ref-59)
60. Коваль А.В. Правовое регулирование договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст] // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2008. – № 4. – С. 21. [↑](#footnote-ref-60)
61. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-61)
62. Санникова Л.В. О правовой природе транспортных обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 5. – С. 26. [↑](#footnote-ref-62)
63. Горюнов А.В. Содержание обязательства, возникающего из согласованных объемов железнодорожных перевозок грузов [Текст] // Транспортное право. – 2009. – № 2. – С. 26. [↑](#footnote-ref-63)
64. О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей [Текст]: [Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 7, принят 29.09.1994 г., по состоянию на 11.05.2007] // Российская газета. – 1994. – №230. – С. 17. [↑](#footnote-ref-64)
65. 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. 21. [↑](#footnote-ref-65)
66. Гражданское право: учебник. Том II [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2008. – С. 406. [↑](#footnote-ref-66)
67. Свит Ю.П. Защита прав потребителей при оказании транспортных услуг [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009. – № 2. – С. 19. [↑](#footnote-ref-67)
68. Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда [Текст]: [Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 10, принят 20.12.1994 г., по состоянию на 06.02.2007] // Российская газета. – 1995. – № 29. – С. 12. [↑](#footnote-ref-68)
69. Фалькович М.С. Претензии и иски, вытекающие из железнодорожной перевозки [Текст] // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 28. [↑](#footnote-ref-69)
70. Фалькович М.С. Претензии и иски к железнодорожному перевозчику [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2009. – № 3. – С. 5. [↑](#footnote-ref-70)
71. Трубин Е.М. Применение исковой давности и повреждение вагона, контейнера [Текст] // Законность. – 2009. – № 1. – С. 24. [↑](#footnote-ref-71)
72. Астахова Е.Н. Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2006. – № 11. – С. 22. [↑](#footnote-ref-72)
73. Расулов А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза [Текст] // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 22. [↑](#footnote-ref-73)