

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(Национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Современные образовательные технологии»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой
_____ А.В. Прохоров
_____ 2019 г.

Договор железнодорожной перевозки

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 40.03.01.2019.29356. ВКР

Руководитель работы
ст. преподаватель кафедры СОТ
_____ С.В. Полякова
_____ 2019 г.

Автор работы
студент группы ДО–510
_____ Н.В. Чукин
_____ 2019 г.

Нормоконтролер
ст. преподаватель кафедры СОТ
_____ Е.Н. Бородина
_____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Чукин Н.В. Договор железнодорожной перевозки. – Челябинск: ЮУрГУ, 2019, ДО – 510, 71 с., 1 табл., библиогр. список – 84 наим., 8 л. плакатов ф. А4.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения, складывающиеся при заключении, исполнении, изменении и расторжении договора перевозки железнодорожным транспортом.

Цель работы – изучить правовое регулирование договора железнодорожной перевозки, выявить его особенности, виды и существенные условия.

В работе рассмотрены общие положения договора железнодорожной перевозки, выявлены особенности договора железнодорожной перевозки грузов и пассажиров, выявлены проблемные вопросы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом.

Результаты работы имеют практическую значимость, содержат выводы, практические рекомендации и предложения автора по совершенствованию норм гражданского права, касающихся договора железнодорожной перевозки.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ПОНЯТИЕ И ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ.....	8
1.1 Общая характеристика нормативно-правового регулирования договора железнодорожной перевозки.....	8
1.2 Понятие и виды договора железнодорожной перевозки.....	14
2 ДОГОВОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	20
2.1 Форма и существенные условия договора железнодорожной перевозки грузов.....	20
2.2 Права и обязанности сторон по договору железнодорожной перевозки грузов.....	24
2.3 Ответственность сторон по договору железнодорожной перевозки грузов.....	32
3 ДОГОВОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	42
3.1 Форма и существенные условия договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.....	42
3.2 Права, обязанности и ответственность перевозчика по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.....	47
3.3 Права, обязанности и ответственность пассажира по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.....	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	61
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	65

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы обусловлена значительной долей железнодорожного транспорта на рынке перевозок, которая составляет существенную часть совокупного грузооборота страны в целом. Принимая во внимание объём железнодорожных перевозок, очевидна необходимость их эффективного правового регулирования.

Присоединение к Российской Федерации нового субъекта – Республики Крым влечет за собой необходимость создания условий для развития экономики, которая зависит в том числе от регулярной и четкой работы железнодорожного транспорта

Несмотря на прогрессивное и позитивное значение принятых в данной сфере нормативно-правовых актов, правовое регулирование перевозок железнодорожным транспортом представляет собой сосредоточие проблем, основанных в первую очередь на слабом понимании частно-правового характера железнодорожных перевозочных отношений. Например, в доктрине и правоприменительной практике отсутствует единство по определению и реализации ответственности сторон при разрешении судами споров по договорам перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации исходя из чего следует, что нормативное правовое регулирование в области федерального транспорта, к которому относится, в первую очередь, железнодорожный транспорт в лице ОАО «Российские железные дороги», осуществляется только на уровне федерального законодательства.

Непосредственно вопросы договора железнодорожной перевозки регулируются положениями ч. 2 Гражданского кодекса РФ, а железнодорожная деятельность в целом тремя основными отраслевыми федеральными законами: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

С учетом обозначенной актуальности темы выпускной квалификационной работы, необходимо определить объект и предмет исследования.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения, складывающиеся при заключении, исполнении, изменении и расторжении договора перевозки железнодорожным транспортом.

Предмет работы являются нормы гражданского законодательства регулирующие вопросы договора железнодорожной перевозки.

Цель работы – изучить правовое регулирование договора железнодорожной перевозки, выявить его особенности, виды и существенные условия.

В соответствии с поставленной целью были определены **задачи**.

1. Изучить нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы договора железнодорожной перевозки.

2. Дать определение договору железнодорожной перевозки и охарактеризовать его виды.

3. Рассмотреть существенные условия договора железнодорожной перевозки грузов.

4. Определить права и обязанности сторон по договору железнодорожной перевозки грузов.

5. Проанализировать ответственность сторон по договору железнодорожной перевозки грузов.

6. Исследовать существенные условия договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

7. Обозначить права, обязанности и ответственность перевозчика по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

8. Рассмотреть права, обязанности и ответственность пассажира по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

9. Выявить существующие проблемы в правовом регулировании договора железнодорожной перевозки и предложить пути их решения.

Практическую базу выпускной квалификационной работы составили материалы судебной практики как высших судов Российской Федерации, так и судов Челябинской области.

Теоретическую базу составили работы научных деятелей, среди которых труды С.А. Плахотич, А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.А. Егiazарова, Е.А. Суханова, О.Н. Садикова, Ю.В. Холодионовой, Д.А. Карева, К.Г. Лачуева и др.

Результаты работы имеют практическую значимость, содержат выводы, практические рекомендации и предложения автора по совершенствованию норм гражданского права, касающихся вопросов договора железнодорожной перевозки.

1 ПОНЯТИЕ И ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

1.1 Общая характеристика нормативно-правового регулирования договора железнодорожной перевозки

Основным источником правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом является Гражданский кодекс Российской Федерации, в частности глава 40, которая касается общих вопросов перевозки [4].

Гражданский кодекс РФ содержит в себя лишь основные, базовые положения, регулирующие договор перевозки, применимые как к отношениям, связанным с перевозкой грузов, так и пассажиров, и багажа транспортом различного вида. Согласно ст. 784 Гражданского кодекса Российской Федерации детальная регламентация правоотношений, возникающих в связи с перевозками грузов, пассажиров и багажа осуществляется иными федеральными законами, и, в первую очередь, транспортными уставами и кодексами в зависимости от транспорта, с помощью которого осуществляется перевозка.

Следовательно, законодатель при разработке Гражданского кодекса Российской Федерации преследовал цель создать целостную единую систему правового регулирования договора перевозки, применяемую в сферах деятельности всех видов транспорта, что должно было способствовать устранению необоснованной дифференциации в правовом режиме перевозок грузов, пассажиров и багажа в отношении различных видов транспорта и тем самым сформировать единообразное правовое регулирование договоров перевозки, опирающееся на положения о перевозке, содержащиеся в Гражданском кодексе РФ [48, с. 109].

В силу прямого указания Гражданского кодекса Российской Федерации был принят Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации подробно РФ 2003 г. [11], который регулирует вопросы железнодорожной перевозки. Действующий в настоящее время Устав железнодорожного транспорта является восьмым в истории России. Устав железных дорог 1920 г. состоял всего из 47 статей и действовал непродолжительное время.

Пришедший ему на смену Устав железных дорог 1922 г. включал в себя уже 76 статей и более детально регламентировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги. Устав железных дорог 1927 г. содержал в своем составе 128 статей и конкретизировал положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 г. В нем более подробно излагался порядок предъявления претензий к железной дороге, содержался перечень документов, прилагаемых к претензии (прежние уставы подобного перечня не содержали), детально регламентировался вопрос об исковой давности [51, с. 112].

Уставом железных дорог 1935 г. был сделан шаг вперед относительно вопросов планирования перевозок грузов, также Устав уточнил перечень документов, которые могли выступать в качестве основания для предъявления претензии [51, с. 113].

Уставом железных дорог 1954 г. существенно была расширена сфера

правового регулирования, в 228 статьях Устава более детально и определенно рассматривались вопросы, которые не получили необходимого отражения в ранее принятых уставах.

Тенденция к расширению вопросов, включенных в Устав железных дорог получила своё дальнейшее развитие в Уставе железных дорог 1964 г., который содержал широкий перечень вопросов, которые отсутствовали в ранее действующих уставах (например, о порядке восполнения недогруза), однако количество статей Устава было сокращено до 179, что обусловлено наличием более четких и конкретных формулировок.

На смену Уставу 1964 г. пришёл Транспортный устав железных дорог 1998 г., необходимость принятия которого была обусловлена переходом России к рыночной экономике. В Уставе 1998 г., который включал в себя 148 статей, было исключено государственное планирование перевозок грузов. В нем было установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются на основании заявок грузоотправителей, тем самым, произошло расширение прав грузоотправителей. Нововведением Устава 1998 г. являлось введение почасовой платы за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от указанных лиц.

В составе Устава железнодорожного транспорта 1998 г. имели место и диспозитивные нормы, предоставляющие право железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки самостоятельно решать ряд вопросов по взаимному соглашению, что создало базу для развития равноправных отношений сторон договора. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и другие остались неизменными, что свидетельствует о преемственности в правовом регулировании и стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, принятый в 2003 г., впервые за всю историю существования уставов железных дорог, отразил в своем содержании, что инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, может находиться в собственности юридических лиц или индивидуального предпринимателя.

Устав 2003 г. включает в себя из 130 статей, в которых подробно регулируются отношения перевозчиков и клиентов железнодорожного транспорта, в отношении перевозочного процесса отдельно подчеркивается, что доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется с учетом положений Правил о недискриминационном доступе.

Уставом подробно регламентирован порядок подачи заявки, четко определены основания, по которым заявка грузоотправителя не может быть удовлетворена. Устав 2003 г. впервые в истории российского государства распространил своё действие также на владельцев железнодорожных путей необщего пользования. В то же время основные положения, связанные с подачей транспортных средств, заключением договора перевозки, ответственностью сторон за ненадлежащее исполнение своих обязательств, не изменились и были перенесены из предыдущего Транспортного устава железных дорог.

В настоящее время Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г. выступает основополагающим актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте, который регулирует не только отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, но и вопросы ответственности перевозчиков и их клиентов за нарушение законодательства в сфере железнодорожного транспорта.

Среди актов федерального законодательства, касающихся вопросов железнодорожного транспорта можно обозначить Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [10], Федеральный закон от 25.08.1995 г. № 153–ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» [8]. Указанные законы носят организационный характер для железнодорожного транспорта и касаются вопросов перевозки опосредованно.

Отдельные нормы, регулирующие некоторые аспекты отношений в сфере железнодорожного транспорта, содержатся в законодательных актах других отраслей права, таких как Федеральные законы 27 декабря 2002 г. № 184–ФЗ «О техническом регулировании» [9], от 04 мая 2011 г. № 99–ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [14], от 30 июня 2003 г. № 87–ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [13] и т. д.

К числу источников нормативно-правового регулирования договора железнодорожной перевозки относятся подзаконные нормативные акты, которые можно разделить на три основные группы:

- 1) указы Президента Российской Федерации,
- 2) постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации;
- 3) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств.

Например, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации» [15], Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации» [16] и др.

Значимыми для перевозок железнодорожным транспортом являются Постановление Правительства РФ от 15 декабря 2004 г. № 787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте» [17], Распоряжение Правительства РФ

от 19 мая 2014 г. № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» [19].

Министерство транспорта Российской Федерации уполномочено самостоятельно принимать правовые акты в установленной сфере деятельности: правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов и т. д. в качестве примера можно привести Приказ Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» [23].

Однако следует отметить, что вышеперечисленные правила принимаются не только Минтрансом РФ, но и иными ведомствами. В настоящее время насчитывается около тридцати различных правил перевозок. Например, Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 30 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах» [21] и др.

Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа и аналогичные ведомственные акты обладают существенной значимостью. Необходимость принятия указанных подзаконных актов была обусловлена тем обстоятельством, что все вышеперечисленные акты законодательства федерального уровня не в полном объеме осуществляют регулирование отношений перевозчика с одной стороны и его клиента с другой стороны по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. Именно Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозке пассажиров содержат конкретизирующие нормы.

Например, правила перевозки грузов включают в себя положения о перевозке отдельных видов грузов (скоропортящихся, легкорючих и т. д.), содержат порядок их выдачи грузополучателю, регламентируют процедуру составления актов в случае неисправной перевозки грузов. Тем не менее, подобная разрозненность норм, касающихся перевозки железнодорожным транспортом создает сложности в их правоприменении. Создается ситуация, при которой принимаемые многочисленные отраслевые нормативно-технологические акты не имеют надлежащей правовой базы, а также в ряде случаев вступают в противоречие между собой [54, с. 229].

Ряд авторов относит к источникам правового регулирования договора железнодорожной перевозки Постановления Высших судов РФ. Так, например, В.А. Егиазаров в качестве источника транспортного права указывает Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железного транспорта Российской Федерации» [30], которое содержит разъяснения о применении судами на практике отдельных положений Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.

Более того, при рассмотрении вопросов железнодорожной перевозки, а также

при разрешении споров судами, следует принимать во внимание инструктивные указания Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации по поводу отношений транспортных предприятий с клиентами. Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 15 апреля 1992 г. № 735 «О действии инструктивных указаний Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации» указал, что приведённые выше инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитражном урегулировании действуют на территории Российской Федерации в той части, в которой они не противоречат иному законодательству Российской Федерации [29].

Основным международным договором в сфере регулирования железнодорожных перевозок является Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г. [25], которое заменило собой Бернскую конвенцию о железнодорожных перевозках грузов (МГК) 1980 г. и Бернскую конвенцию о международных перевозках пассажиров и багажа (МПК) 1923 г. Российская Федерация не участвует в данном соглашении. В КОТИФ урегулированы наиболее важные вопросы перевозки, такие как условия перевозки детей, провоза багажа и ручной клади, ответственности перевозчика, сроков давности и некоторых других [65, с. 28].

Россия участвует в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) [2] в котором помимо унифицированных материально-правовых нормам закреплены коллизионные правила, предписывающие применение закона дороги отправления груза, закона дороги следования груза, закона дороги назначения груза [72, с. 32], а также является стороной в многочисленных двусторонних соглашениях, например, в Соглашении между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Сербии о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, Соглашении между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Македонии о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта и др.

Следовательно, можно сделать вывод, что нормы железнодорожного законодательства являются весьма многочисленными и содержатся в правовых актах разной юридической силы и разнообразной видовой гаммы, разработка и подготовка которых осуществляется различными государственными органами и группами разработчиков. В связи с чем в литературе периодически высказываются позиции о необходимости создания отдельного железнодорожного кодекса РФ.

В частности, о необходимости принятия отдельного Кодекса РФ о железнодорожном транспорте еще в 2001 г. заявлял профессор А.И. Бобылев [51, с. 15]. На целесообразность принятия единого транспортного кодекса обращал внимание и В.Н. Гречуха, обосновывая это тем, что регулирование уставами общественных отношений одной из особенно важных сторон области жизни государства (перевозок) с неизбежностью привело к дублированию не только многочисленных правовых норм, но и целых разделов транспортных

кодексов и уставов, регламентирующих отношения по перевозке тем или иным видом транспорта.

Однако существуют и противники принятия Кодекса железнодорожного транспорта. Например, В.Г. Баукин полагает, что кодификация допустима, но только не в рамках железнодорожного транспорта, а в пределах всего транспортного законодательства путем объединения транспортных уставов и кодексов в единый Транспортный кодекс Российской Федерации.

Единый транспортный кодекс, с точки зрения В.Г. Баукина, способствовал бы разрешения ряда животрепещущих проблем российского законодательства, например, касающихся соответствия специальных транспортных законов Гражданскому кодексу Российской Федерации. Более того, наличие Транспортного кодекса РФ позволило бы единообразно и чётко регламентировать вопросы прямых смешанных (комбинированных) перевозок, осуществить регламентацию транспортно-экспедиционной деятельности [50, с. 82].

С учётом рассмотренных позиций, принятие отдельного кодекса железнодорожного транспорта представляется излишним, так как в настоящее время подобный обобщающий и систематизирующий характер относительно перевозок железнодорожным транспортом имеет устав железнодорожного транспорта. Однако очевидна необходимость пересмотра, анализа и последовательной систематизации всего массива законодательства по вопросам железнодорожной перевозки, прежде всего, следует провести мониторинг действующего в настоящее время железнодорожного законодательства.

Таким образом, можно обозначить следующие особенности правового регулирования договора железнодорожного транспорта.

1. Представляет собой наиболее кодифицированный массив в российском транспортном законодательстве, подвержено постоянным изменениям, находится в динамики, что обусловлено развитием экономики страны.

2. Специфика договоров, заключаемых с широким кругом лиц, сюда можно отнести и ограниченную ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и др.

3. Наличие значительного количества императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием и изменены по соглашению сторон договора перевозки.

4. Существенное влияние законодательства в области международного транспорта. При применении положений нормативных актов по вопросам международных перевозок, в частности международных железнодорожных перевозок грузов, пассажиров и багажа, возникает немало спорных моментов на законодательном уровне.

Это спорные вопросы, касающиеся оформления и заключения договоров международной перевозки; прав и обязанностей пассажиров, перевозчиков, грузополучателей и грузоотправителей; урегулирования внедоговорных обстоятельств, возникающих в процессе перевозки и др. Положения транспортных международных конвенций, подлежат обязательному применению

в процессе функционирования международного транспорта во взаимоотношениях стран, являющихся участниками соответствующей конвенции. Однако это влияние обладает взаимным характером: в ряде ситуаций внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международные перевозки.

В настоящее время в качестве первостепенной и необходимой меры повышения эффективности нормативно-правовой базы в области правового регулирования договоров перевозки железнодорожным транспортом является упорядочение совокупности действующих нормативных правовых актов, приведение их в единое непротиворечивое целое.

Систему нормативных актов, регулирующих договор перевозки железнодорожным транспортом в России возглавляют на данный момент Гражданский кодекс Российской Федерации и Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, далее следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые транспортными министерствами, обладающие обязательной юридической силой для соответствующих ведомств.

1.2 Понятие и виды договора железнодорожной перевозки

Любой гражданско-правовой договор можно рассматривать как регулятивное правовое средство, служащее реализации различных социально-экономических целей: извлечение прибыли, получение необходимых товаров, работ, услуг. Правовое обеспечение удовлетворения потребностей субъектов гражданского права в транспортных услугах осуществляется в форме гражданско-правовых договоров. В сфере транспортного обслуживания существует система транспортных договоров, опосредствующих организацию перевозки, а также собственно перевозку груза, пассажиров и багажа.

Содержание транспортной услуги, предоставляемой грузоотправителю или пассажиру по договору перевозки, не ограничивается только перемещением груза или пассажира, она сопровождается оказанием комплекса сопутствующих услуг, направленных, в частности, на обеспечение безопасных и комфортных условий перевозки. Данный подход позволяет установить конкретные права и обязанности сторон договора перевозки и надлежащим образом обеспечить транспортные потребности граждан.

Следует отметить, что до революции 1917 г. российское гражданское законодательство рассматривало договор перевозки в качестве отдельного вида договора подряда [52, с. 116]. Однако ряд ученых того времени, например, Г.Ф. Шершеневич при классификации гражданско-правовых договоров выделял договору перевозки самостоятельное место в категории договоров на предоставление пользования чужими услугами [82, с. 264].

Основы гражданского законодательства 1961 г. [26] и Гражданский кодекс РСФСР 1964 г. [27] содержали отдельные определения договора перевозки грузов и договора перевозки пассажира. Единого определения договора перевозки

законодательство не содержало.

Согласно положениям Гражданского кодекса Российской Федерации договор перевозки относится к группе договоров по оказанию услуг, он направлен на перемещение грузов и пассажиров из одного пункта в другой. Однако в настоящее время в законодательстве России также отсутствует определение договора перевозки в целом, и договора железнодорожной перевозки в частности.

В научной литературе неоднократно предпринимались попытки дать определение договору перевозки. Однако зачастую авторами дается определение только договору перевозки грузов. Так, например, В.Н. Изволенский определяет договор перевозки груза как договор, согласно которому железная дорога обязуется доставить вверенный ей груз в пункт назначения и сдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель груза обязуется уплатить за провоз груза установленную плату. Аналогичного определения придерживаются В.В. Витрянский, В.А. Егiazаров [52; 58].

В западном праве договор перевозки определяется как договор, в силу которого одна сторона (перевозчик), принимает на себя обязательство перевезти вверенный ей груз из одного места в другое, а другая сторона (грузоотправитель) – уплатить перевозчику определенную сумму (провозную плату) [66, с. 3].

Следует отметить, что существующие в литературе определения договора перевозки являются сходными, отличаются только перечисляемые авторами права и обязанности сторон, указанные в определениях.

Статья 785 Гражданского кодекса Российской Федерации содержит определение договора перевозки грузов, под которым понимается договор, согласно которому «перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [4].

В свою очередь, статья 786 Гражданского кодекса Российской Федерации определяет договор перевозки пассажиров и багажа как договор, в соответствии с которым «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» [4].

С учетом приведённых определений, договор железнодорожной перевозки необходимо определить как договор, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти груз, пассажира и/или багаж в пункт назначения железнодорожным транспортом, а другая сторона (отправитель груза, пассажир) обязуется уплатить за перевозку установленную плату. Зачастую в научной литературе и нормативных правовых актах встречается понятие «договор перевозки железнодорожным транспортом», которое является идентичным понятию «договор железнодорожной перевозки».

Исходя из предложенного определения можно охарактеризовать договор железнодорожной перевозки следующим образом.

1. Реальный или консенсуальный. Договор железнодорожной перевозки грузов считается заключенным с момента передачи груза. Выделяют также консенсуальный договор перевозки грузов, так называемый договор на организацию перевозок, который является заключенным с момента соглашения сторон.

В отношении договора перевозки пассажира и багажа существуют различные точки зрения. Так, А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева полагали, что договор перевозки пассажира считается заключенным с момента входа пассажира в транспортное средство и в этом смысле является реальным. Однако представляется наиболее обоснованной точка зрения О.С. Иоффе о том, что перевозка грузов зачастую является реальной сделкой, а перевозка пассажиров во всех случаях консенсуальна. Подобная правовая характеристика обусловлена тем, что заключение реальных сделок предполагает передачу вещи, тогда как при пассажирской перевозке происходит перемещение людей, а не вещей. Поэтому договор перевозки пассажиров является консенсуальным [62, с. 279].

В.В. Витрянский и М.И. Брагинский также подчеркнули консенсуальный характер договора перевозки пассажиров и багажа, согласно их точки зрения обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с расписанием движения поездов, автобусов, воздушных и водных судов и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром провозного билета, то есть момента заключения договора [52, с. 201].

2. Возмездный – обязательству перевозчика доставить груз или пассажира в обусловленное договором место корреспондирует встречное обязательство грузоотправителя или пассажира оплатить провозную плату.

3. Взаимный – права и обязанности сторон взаимообусловлены. Так, из обязанности перевозчика доставить груз в обусловленное договором место вытекает его право получить провозную плату с грузоотправителя.

4. Двусторонний – обязанности имеются на стороне как перевозчика, так и отправителя груза (пассажира), услуги перевозчика по доставке груза (перевозке пассажира) подлежат оплате.

Сторона договора перевозки железнодорожным транспортом является перевозчик и грузоотправитель или пассажир. Однако при этом в ходе железнодорожной перевозке задействован ряд иных субъектов. Прежде всего, это получатель груза, физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, багажа, грузобагажа, порожнего грузового вагона.

Более того, в Уставе железнодорожного транспорта в качестве участников перевозочного процесса обозначены оператор железнодорожного подвижного состава. Оператором железнодорожного состава может являться юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обладающее вагонами, контейнерами на праве собственности или ином праве. Оператор принимает участие в перевозочном процессе на основании договора с перевозчиком, которому предоставляет возможность осуществления перевозки путем использования указанных вагонов, контейнеров. Его правовой статус на

сегодняшний день не является понятным.

Большое количество вопросов вызывает правовое положение владельца инфраструктуры, который обозначен в законодательстве в качестве самостоятельного участника перевозочного процесса. Под владельцем инфраструктуры, соответственно, понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обладающее инфраструктурой на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по использованию данной инфраструктуры на основании соответствующих лицензии и договора.

Каждый владелец инфраструктуры обязан заключить со всеми владельцами смежных инфраструктур соответствующие соглашения, существенными условиями которых являются организация диспетчерского управления перевозочным процессом, регулирование обменных парков локомотивов, вагонов, иного подвижного состава, ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозок в прямом железнодорожном сообщении, перед перевозчиком [48, с. 120].

Перевозки на железнодорожном транспорте можно квалифицированных по различным основаниям:

В зависимости от территории:

- перевозки, осуществляемые в местном сообщении,
- перевозки, осуществляемые в прямом сообщении;
- перевозки, осуществляемые в прямом смешанном сообщении.

Перевозки в местном сообщении – перевозки в пределах одной транспортной организации (железной дороги). Прямой смешанной считается перевозка, в случае, когда на основании одного документа груз перевозится несколькими транспортными организациями, относящимися к различным видам транспорта [55, с. 379]. При этом выделение таких видов перевозок, как перевозки в прямом и прямом смешанном сообщении основано на дифференцированном правовом регулировании, то выделение перевозок в местном сообщении носят теоретический характер и не находят обоснования в положениях законодательства.

По предмету или субъектному составу договора.

1. Договор перевозки пассажира (предметом договора является доставка пассажира и его багажа в пункт назначения).
2. Договор перевозки грузов, включая как реальный договор перевозки, так и консенсуальный договор на организацию перевозок (предметом договора выступает перевозка грузов).
3. Договор фрахтования (чартер) (предмет данного договора – предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

По цели договора перевозки.

1. Договоры, направленные на организацию перевозок (договоры об организации перевозок, договоры на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов).
2. Договоры, направленные на обеспечение перемещения грузов, пассажиров и багажа и доставки их в пункт назначения (соглашения между транспортными

организациями о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении).

3. Договоры, направленные на доставку грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения (реальный договор перевозки груза и договор перевозки пассажира).

Исходя из ст. 2 Устава железнодорожного транспорта отдельно выделяются специальные железнодорожные перевозки, которые преследуют цель удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также предназначенные для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, и воинские железнодорожные перевозки (воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности).

В зависимости от правового положения (статуса) перевозчика:

- 1) договоры железнодорожной перевозки транспортом общего пользования,
- 2) договоры железнодорожной перевозки иными транспортными организациями.

Так, перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных нормативных правовых актов или выданного этой организацией разрешения (лицензии) вытекает, что данная организация обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором, следовательно, к нему применяются положения ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации. Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, подлежат опубликованию в порядке, установленном законом (ст. 789 Гражданского кодекса Российской Федерации).

В результате проведенной реформы железнодорожного транспорта произошли и значительные изменения правоотношений собственности, что нашло отражение, в частности, в п. 6 ст. 1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ», согласно которому имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности [10].

Таким образом, перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта могут выступать не только железные дороги, действующие в качестве государственных унитарных предприятий, на стороне перевозчика может выступать любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю) [11].

Отдельно выделяют такой вид как договор международной перевозки. В.А. Косовская понимает договор международной перевозки как перемещение грузов, пассажиров и багажа, осуществляемое посредством любого вида транспорта в случае, если место отправления и место назначения находятся на

территориях разных государств или само перемещение осуществляется по территории иностранного государства [48, с. 83].

Соответственно, международные железнодорожные перевозки подразумевают перемещение груза, пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Более того, в силу положений ст. 2 Устава железнодорожного транспорта классифицируют договоры международных железнодорожных перевозок.

1. Договор железнодорожной перевозки в прямом международном сообщении (перевозки осуществляются между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу).

2. Договор железнодорожной перевозки в непрямом международном сообщении (перевозки осуществляются через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по нескольким перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках или перевозки разными видами транспорта по перевозочным документам в отношении транспорта каждого вида).

Выводы по разделу 1

Таким образом, договор железнодорожной перевозки – это договор, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти груз, пассажира и/или багаж в пункт назначения железнодорожным транспортом, а другая сторона (отправитель груза, пассажир) обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

По своей правовой характеристике договор железнодорожной перевозки может быть реальным или консенсуальным, является возмездным, двусторонним и взаимным.

Правовое регулирование договора железнодорожной перевозки осуществляется положениями федерального законодательства, а также множеством подзаконных нормативных актов. При учете наличия многочисленных нормативных актов, изданных различными уполномоченными органами очевидна необходимость повышения эффективности нормативно-правовой базы в области правового регулирования договоров перевозки железнодорожным транспортом путем упорядочения правовых актов, приведение их в единую систему.

Особое место среди источников правового регулирования договора железнодорожной перевозки занимают Гражданский кодекс РФ и Устав железнодорожного транспорта.

Договоры железнодорожной перевозки можно классифицировать по различным основаниям, однако практический интерес представляет рассмотрение таких видов договором перевозки железнодорожным транспортом как договор перевозки груза и договор перевозки пассажиров и багажа. Данная классификация нашла свое отражение в главе 40 Гражданского кодекса Российской Федерации.

2 ДОГОВОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1 Форма и существенные условия договора железнодорожной перевозки грузов

Гражданский кодекс РФ не содержит отдельных понятий договора перевозки грузов в зависимости от вида транспорта. В соответствии с общим понятием, изложенным в п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации договором перевозки грузов является договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель – уплатить за перевозку груза установленную плату [5]. Соответственно, в договоре железнодорожной перевозки грузов перевозка осуществляется железнодорожным транспортом.

Статья 25 Устава железнодорожного транспорта под договором перевозки груза понимается соглашение сторон, согласно которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза. Таким образом, понятия договора перевозки грузов, предусмотренные в Гражданском кодексе Российской Федерации и Уставом железнодорожного транспорта несколько различаются.

В связи с чем представляется необходимым внести изменения в Устав железнодорожного транспорта, изложив определение договора перевозки груза железнодорожным транспортом, содержащиеся в абз. 2 ст. 25 в следующей редакции:

«По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить железнодорожным транспортом вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), который обязуется принять груз и уплатить за перевозку груза установленную плату». Аналогичные изменения необходимо внести в универсальное определение договора перевозки груза, закрепив предложенное определение в ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Как следует из определения договора, перевозчик обязан доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения в соответствии с условиями его перевозки, что означает заключение договора путём вручения груза перевозчику, т. е. реального договора.

Документом, подтверждающим заключение договора, является железнодорожная накладная. Более того, железнодорожная накладная свидетельствует о заключении договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в письменной форме [74, с. 173]. Являясь письменной формой этого договора, накладная содержит в себе все существенные условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом [66, с. 8].

Транспортная железнодорожная накладная оформляется грузоотправителем на каждую отправку груза, также заключение договора перевозки данным видом

транспорта подтверждается выдачей перевозчиком грузоотправителю квитанции о приёме груза. Квитанция о приёме груза подлежит передаче грузоотправителю, о чём ставится роспись в специально предназначенной для этого строке корешка дорожной ведомости.

Следовательно, для договора железнодорожной перевозки грузов предусмотрена письменная форма. Несоблюдение установленной письменной формы договора перевозки грузов не влечёт за собой его недействительности, но лишает стороны права в случае спора в подтверждение заключённого договора приводить в качестве доказательств показания свидетелей. Договор железнодорожной перевозки груза является формальным договором. Помимо предусмотренной письменной формы, необходимо закрепление в договоре и документов к нему ряда обязательных реквизитов, которые установлены законодательством.

Статья 785 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливает порядок заключения договора отличной от предусмотренного ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ. Согласно положениям Гражданского кодекса Российской Федерации груз передается перевозчику в качестве подтверждения заключения договора перевозки грузов.

Поэтому, необходимо в целях исключения различного понимания правовой природы договора, неоднозначного толкования рассматриваемых норм при практической реализации, а также устранения несоответствий между положениями ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ и ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, содержание ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации следует привести в соответствие со специальным законом, а именно, с правилами ч.2 ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ. В связи с чем целесообразно изложить ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации в следующей редакции:

«Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением грузоотправителем накладной в соответствии с правилами перевозок грузов при предъявлении груза к перевозке и представлением ее перевозчику вместе с другими документами, предусмотренными нормативными правовыми актами и выдачей перевозчиком грузоотправителю квитанции о приёме груза, кроме морского транспорта, на котором перевозчик по требованию отправителя груза обязан выдать ему коносамент, подтверждающий заключение договора морской перевозки груза, в установленном законом порядке».

Договор перевозки груза является возмездным, так как перевозка осуществляется за плату, которую должен внести грузоотправитель при сдаче груза к перевозке. За оказываемую услугу по транспортировке груза и связанные с ней работы (погрузка, выгрузка, сопровождение в пути силами перевозчика и др.) грузоотправитель обязан уплатить перевозчику провозную плату. Размер провозной платы, по общему правилу, может быть определен соглашением сторон, за исключением случаев установления такой платы в соответствии с тарифными руководствами, действующими на железнодорожном транспорте.

В этой связи необходимо учитывать положения ст. 6 Федерального закона «О

естественных монополиях», согласно которому на железнодорожном транспорте допускается ценовое регулирование, осуществляемое путём определения (установления) тарифов и их предельного уровня [7]. Указанное положение свидетельствует о публичном характере договора железнодорожной перевозки груза. Однако договор железнодорожной перевозки грузов не всегда имеет публичный характер, для этого он должен отвечать ряду условий.

1. Перевозчиком выступает специализированная коммерческая организация, осуществляющая перевозки транспортом общего пользования.

2. Перевозчик в соответствии с транспортным законодательством или лицензией наделен функциями общественного возчика, обязанного осуществлять перевозки по требованию любого лица.

3. Перевозчик должен быть включен в перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования, который подлежит обязательному опубликованию.

Существенными условиями договора железнодорожной перевозки грузов являются предмет, количество груза, пункт назначения и грузополучатель.

Предметом договора железнодорожной перевозки грузов является деятельность по перемещению (транспортировке) грузов из одного пункта в пункт назначения железнодорожным транспортом.

Сторонами договора железнодорожной перевозки грузов являются перевозчик и грузоотправителем. В том случае, когда грузоотправитель является одновременно получателем груза, субъектный состав договора ограничивается двумя сторонами. Однако зачастую груз получается третьим лицом, с которым у грузоотправителя существуют договорные отношения. В связи с чем, условие о грузополучателе и пункте назначения груза должны быть обязательно согласованы сторонами.

В связи с наличием в договорных отношениях по перевозки грузов третьего лица в научной литературе имеет место различная правовая квалификация договора перевозки грузов.

Согласно первой точки зрения договор железнодорожной перевозки груза рассматриваю в качестве договора в пользу третьего лица [54, с. 321]. Следовательно, договор перевозки грузов рассматривается в силу ст. 430 Гражданского кодекса Российской Федерации как договор, на основании которого его стороны (грузоотправитель и перевозчик), пришли к соглашению, что перевозчик, являясь должником по договору, осуществляет перевозку не кредитору в лице грузоотправителя, а третьему лицу (грузополучателю), который обладает соответствующим правом требования к перевозчику. При этом грузополучатель может быть как указан, так и не указан в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом.

Однако, в данном случае следует согласиться с К.Г. Лачуевым, что Гражданский кодекс РФ, определяя в ст. 430 конструкцию договора в пользу третьего лица, не налагает на это третье лицо каких-либо обязанностей, а лишь наделяет правом требования к должнику об исполнении обязательства в свою пользу [69, с. 106]. В случае же договора железнодорожной перевозки грузов

грузополучатель наделен обязанностями, установленными, в частности, ст. 36 Устава железнодорожного транспорта, основная из которых – принять груз.

Кроме того, сторонники точки зрения договора перевозки грузов в качестве договора третьего лица полагают, что договор перевозки грузов является вторичным договором, т. е. опосредован договором между грузоотправителем и грузополучателем (например, поставки, купли-продажи).

Однако следует согласиться с позицией В.А. Егиазарова, что подобная позиция является несостоятельной, так как законодательством не установлено обязательное требование о наличии какого-либо договора (например, поставки, купли-продажи), на основании которого в последующем заключается договор перевозки грузов [61, с. 54].

К.К. Яичков рассматривает договор перевозки грузов как договор о вручении исполнения третьему лицу [83, с. 52]. Вследствие чего, К.К. Яичковым разделяет процесс по перевозки грузов на два этапа: отношения между грузоотправителем и перевозчиком в связи с заключением договора перевозки и отношения между перевозчиком и грузоотправителем на основании положений Устава железнодорожного транспорта РФ. Данная точка зрения не соответствует положениям ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которой по договору перевозки грузов грузополучатель имеет определенные права и обязанности.

Иной точки зрения придерживаются Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник, которые полагают, что грузоотправитель и грузополучатель выступают одной стороной (кредитором) в договоре перевозки грузов [47; 76]. Подобный вывод авторы делают в связи с наличием и у грузоотправителя, и у грузополучателя схожих прав требования к перевозчику, более того, в ряде случаев (полная утрата груза, перебор провозных платежей) права требования принадлежат грузоотправителю и грузополучателю в равной степени. Согласно данной точки зрения грузополучатель занимает место грузоотправителя в качестве стороны договора перевозки с момента заключения договора перевозки грузов между грузоотправителем и перевозчиком в пункте отправления, и в последующем заменяет грузоотправителя в договоре. Однако представленная концепция является несостоятельно, так как объем прав и обязанностей грузоотправителя и грузополучателя отличаются, аналогичная ситуация складывается и с ответственностью.

В западной литературе (Германии, Франции, Норвегии) договор перевозки грузов квалифицируется в качестве вида договора подряда. Основанием для этого является тот факт, что с экономической стороны транспортировка грузов означает выполнение определенной работы [51, с. 147]. Однако несмотря на похожие черты с точки зрения экономической природы отношений, представляющих фундамент договоров перевозки и подряда, между ними существуют значимые различия, не позволяющие сделать вывод о принадлежности договора перевозки груза к договорам подряда типа.

Необходимо отличать также договор железнодорожной перевозки грузов от договора аренды собственного/арендованного железнодорожного подвижного

состава для осуществления перевозок грузов заказчика. В данном случае арендодатель лишь предоставляет транспорт арендатору, непосредственно саму перевозку груза владелец подвижного состава не осуществляет.

Рассмотрим пример из практики. Общество «НПК» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «Катавский цемент» о взыскании 3 384 000 руб. штрафа за задержку вагонов. Истец полагал, что ответчик. Являясь грузополучателем необоснованно использовал вагоны истца и должен заплатить штраф, начисленного на основании норм Устава железнодорожного транспорта. Решением Арбитражного суда Челябинской области в удовлетворении требований было отказано. При принятии решения суд исходил из тех обстоятельств, что истец предоставил Обществу «Ферротранс», являющегося заказчиком по договору оказания услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава для осуществления перевозок грузов, который, в свою очередь, осуществлял перевозку груза ответчику. Таким образом, истец не вступал в договорные отношения с ответчиком, не является перевозчиком и не вправе требовать привлечения ответчика к ответственности на основании положений Устава железнодорожного транспорта. Арбитражный суд Уральского округа оставил решение суда первой инстанции без изменения [32].

Наконец, согласно позиции М.А. Тарасова, перевозка грузов представляет собой договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом правоотношений, а не выступает третьим лицом или является стороной совместно с грузоотправителем [78, с. 34].

С учетом анализа указанных позиций, можно сделать вывод, что договор железнодорожной перевозки грузов является самостоятельным договором, в котором могут участвовать как две, так и три стороны.

Независимо от выбранной концепции на правовую природу договора железнодорожной перевозки груза, договора грузовой перевозки железнодорожным транспортом является самостоятельным договором, роль которого заключается в том, что в нём определяются участники обязательства перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель, закрепляется объем их прав и обязанностей. Договор железнодорожной перевозки грузов служит правовой формой закрепления установленных соглашением сторон в соответствии с положениями, предусмотренными нормативными правовыми актами, условий перевозки принятого перевозчиком груза. Именно договорные условия определяют поведение субъектов правоотношений по договору перевозки, их правовое положение, совокупность прав и обязанностей [74, с. 176].

2.2 Права и обязанности сторон по договору железнодорожной перевозки грузов

Перевозчиком по договору железнодорожной перевозки могут выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз управомоченному на его получение лицу

(получателю) [6]. Несмотря на возможность осуществления перевозки железнодорожным транспортом любым лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, основным перевозчиком по договору железнодорожной перевозки грузов в настоящее время выступает Открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

Под грузоотправителем Устав железнодорожного транспорта понимает физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе. Следовательно, на стороне грузоотправителя могут выступать любые лица. То же самое касается грузополучателя, которым является физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза.

Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель обязан предоставить перевозчику надлежащим образом оформленную заявку на перевозку грузов. Данная заявка подлежит согласованию со стороны перевозчика.

Статьей 11 Устава железнодорожного транспорта установлены случаи, когда перевозчик вправе отказать в приеме заявки, например, при отсутствии между перевозчиком и грузоотправителем договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры, в случае отказа организаций смежных видов транспорта, железных дорог, владельцев инфраструктуры в согласовании заявки и др.

Предусмотренный перечень для отказа в приеме заявки является исчерпывающим и соответствует сущности перевозочного процесса. В связи с чем, точка зрения В.В. Ковалева о том, что основания отказа в приеме заявки на перевозку груза создают возможности для перевозчика уклоняться от принятия заявки, и предложение оставить только такое основание отказа в принятии заявки, как «отсутствие технических и технологических возможностей», представляется необоснованной [66, с. 15]. В связи с тем, что Устав железнодорожного транспорта предусматривает возможность осуществлять перевозку груза путем использования перевозчиком транспортом владельца инфраструктур, а также возможность осуществления перевозок смешанным видом транспорта и на территории иностранного государства, установленные в Уставе железнодорожного транспорта основания для отказа являются необходимыми и призваны не только защитить интересы перевозчика, но обеспечить перевозочный процесс.

В силу ст. 25 Устава железнодорожного транспорта одновременно с грузом для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом накладную.

Перевозчик вправе осуществить проверку правильности сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Более того, перевозчик вправе проводить проверку веса груза, представленного к перевозке, в соответствии со ст. 27 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации взвешивание проводится в выборочном порядке. После проверки перевозчиком составляется дорожная ведомость, которая вместе с накладной предается с грузом на станцию

назначения. Таким образом, транспортная накладная и дорожная ведомость позволяют проследить движение груза от станции отправления до станции назначения [48, с. 67].

Основной обязанностью грузоотправителя является обязанность по внесению платы за перевозку грузов, которая определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации (ст. 790 Гражданского кодекса Российской Федерации). Транспортным законодательством предусмотрена оплата провозной платой, т. е. платы непосредственно за перевозку груза, и иных платежей, которые являются дополнительными сборами за операции, хотя и связанные с перевозкой, но, не составляющие действий, напрямую направленных на перемещение груза. Подобные сборы осуществляются грузоотправителем также в пользу перевозчика.

Отмечается предварительный, авансовый порядок оплаты перевозки грузов. Согласно ст. 30 Устава железнодорожного транспорта РФ все платежи, связанные с перевозкой груза, причитающиеся перевозчику, как правило, осуществляются до момента приема грузов к перевозке, если иное не предусмотрено Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации или соглашением сторон.

Кроме того, согласно положениям ст. 35 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей в пользу перевозчика, перевозчик наделен правом на удержание груза. При удерживании груза перевозчик направляет соответствующее письменное уведомление грузополучателю, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления принять решение о распоряжении грузом. В том случае, если по истечении обозначенного срока грузополучатель не примет меры по оплате перевозки грузов и внесению иных платежей, а также не распорядится переданным для перевозки грузом, перевозчик вправе, если иное не предусмотрено договором перевозки, принять меры по реализации удерживаемого груза. Закон устанавливает исключения из данного правила, так не могут быть реализованы грузы, изъятые из оборота либо ограниченные в обороте в соответствии с федеральными законами; а также грузы, в отношении которых не было завершено таможенное оформление, специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд и др.

Грузоотправитель, отправляя груз, должен принимать все зависящие от него действия, направленные на обеспечение сохранности груза во время перевозки. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки определенного груза, которое в таком случае считается неподанным в счет суточной нормы.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации устанавливает, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров для перевозки конкретных грузов определяется в отношении следующими лицами [48, с. 62].

1. Вагонов – грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею.

2. Контейнеров – во всех случаях грузоотправителями.

Указанной обязанности грузоотправителя корреспондирует обязанность перевозчика в соответствии со ст. 20 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации подавать транспортные средства, пригодные для перевозки соответствующего груза.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза. Таким образом, выполняется двойная проверка пригодности транспорта для перевозки грузов, что обусловлена высокими рисками перевозки железнодорожным транспортом, а также значительной стоимостью привозимого груза.

Грузоотправители имеют право предъявлять подготовленные к перевозкам грузы с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы (дополнительная плата), указанные в тарифном руководстве либо в договоре. Статья 16 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации подчеркивает, что перевозка грузов с объявлением их ценности осуществляется в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что объявление грузоотправителем ценности грузов обязательно при предъявлении для перевозки таких грузов, как драгоценные металлы, камни и изделия из них, музейные и антикварные ценности, предметы искусства, грузы для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [11].

Основной обязанностью перевозчика является доставить груз в пункт назначения, а именно на определенную сторонами железнодорожную станцию. При определенных условиях Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации допускает изменение согласованного пункта назначения или получателя перевозимого груза. Так, согласно ст. 31 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации железная дорога (перевозчик) по заявлению грузоотправителя или грузополучателя производит переадресовку перевозимого груза с изменением грузополучателя или железнодорожной станции назначения. Переадресовка груза, находящегося под таможенным контролем, возможна только при наличии согласия таможенного органа. Переадресовка груза подлежит дополнительной оплате, железная дорога взимает сбор в размере согласно тарифному руководству.

Надлежащее исполнение перевозчиком обязательства, вытекающего из договора перевозки груза, предполагает доставку груза в пункт назначения с соблюдением отведенного для этого срока.

Срок доставки груза является одним из основных условий договора на перевозку груза, заключенного между грузоотправителем (отправителем) и перевозчиком. Выполнение перевозки во времени с момента отправления груженого вагона или порожнего, а также поезда до момента прибытия его в пункт назначения грузовладелец определяет соблюдение срока доставки. Поэтому просрочка доставки груза может произойти в пути следования, особенно, при значительном расстоянии перевозки. Невыполнение срока доставки груза

происходят как с перевозками на дальние расстояния, так и с короткое расстояние (до 300 км). Просрочка в доставке составляет от суток до полумесяца.

Согласно общему для всех видов перевозок грузов правилу, содержащемуся в ст. 792 Гражданского кодекса Российской Федерации, перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, а при отсутствии таких сроков в разумный срок.

Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации установлено, что исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки. Дата приема грузов для перевозки и дата истечения срока доставки грузов подлежат указанию железнодорожной станцией отправления в выданных грузоотправителям квитанциях о приеме грузов.

Перевозимые по железным дорогам грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения грузы выгружены железной дорогой или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки. Груз также считается доставленным в срок, если прибыл на станцию назначения в установленный срок, но имела место задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами вследствие того, что фронт погрузки был занят или грузополучателем не внесены платежи в пользу железной дороги, или в силу иных обстоятельств, зависящих от грузополучателей.

Приведем пример из практики. Общество «Башвормет» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «РЖД» о взыскании 171 305 руб. 01 коп. пени за просрочку доставки грузов. Суды первой и апелляционной инстанций установили, что грузы по железнодорожным накладным доставлены обществом «РЖД» на станцию назначения после расчетной даты истечения срока доставки, установленного в накладных, в связи с чем, принимая во внимание отсутствие оснований для освобождения общества «РЖД» от ответственности, предусмотренной ст. 97 Устава железнодорожного транспорта, удовлетворили исковые требования общества «Башвормет» о взыскании пени в полном объеме, проверив и признав корректным представленный последним в материалы дела расчет. Доказательств согласования сторонами иного срока доставки груза, принятого к перевозке по спорным накладным, ответчиком не представлено [38].

Отдельные сроки доставки грузов при перевозках железнодорожным транспортом, а также порядок их исчисления применительно к тем или иным видам железнодорожных перевозок закреплены в Правилах исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утвержденными Приказом Минтранса РФ от 07 августа 2015 г. № 245 [24]. Указанными правилами сроки доставки груза отличаются в зависимости от расстояния перевозки, вида отправки и скорости перевозки.

Следует отметить, что по соглашению грузоотправителя и перевозчика сроки перевозки груза могут быть продлены. При этом согласия грузополучателя на продление сроков не требуется, если ему не принадлежат вагоны, посредством

которых осуществляется перевозка. Так, ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат», являясь грузополучателем по договору перевозки, обратилось к ОАО «РЖД» с требованием о взыскании 1 711 228 рублей 74 копеек пеней за просрочку доставки груза. Решением Арбитражного суда Челябинской области от 17.02.2012 г. исковое требование удовлетворено частично, в удовлетворении остальной части требований суд отказал, так как перевозчиком были увеличены сроки перевозки груза, при этом в транспортной железнодорожной накладной имелась отметка грузоотправителя об увеличении срока доставки груза. Согласие грузополучателя в данной ситуации не требовалось. Данный судебный акт был предметом обжалования судов апелляционной, кассационной и надзорной инстанции, однако всеми судами было принято решение о законности и обоснованности решения Арбитражного суда Челябинской области [32].

Одной из первостепенных обязанностей перевозчика по договору перевозки груза является обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза. Перевозчик обязуется доставить груз на железнодорожную станцию назначения в сохранности.

В целях обеспечения сохранности перевозимых грузов выполнение на грузоотправителя и перевозчика, погрузивших груз в отдельный вагон, контейнер, возложена обязанность по их пломбированию [54, с. 217]. Так, в соответствии со ст. 28 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации загруженные вагоны, контейнеры подлежат опломбированию железными дорогами, если грузы погружены железными дорогами (перевозчиками), или грузоотправителями, если погрузку грузов осуществляли грузоотправителями.

Перевозчик несет ответственность по сохранности груза с момента принятия груза к перевозке и до выдачи его получателю в пункте назначения. Рассмотрим пример из практики. Общество «НК «Роснефть» – Курганнефтепродукт» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «РЖД» о взыскании убытков в сумме 996 726 руб. 04 коп. При рассмотрении дела было установлено, что в ходе следования бензина, передаваемого грузоотправителем Истцу на основании договора поставки, на станции Миасс-1 составлен коммерческий акт, в котором указано, что при комиссионной перевеске вагона, оказалось: вес брутто 63 000 кг, тара с бруса 26 700 кг, нетто 36 300 кг. Согласно электронной накладной вес брутто 86 592 кг, тара 26 550 кг, нетто 60 042 кг. Таким образом, недостача груза против накладной без учета предельного расхождения в результатах измерения массы составила 23 742 кг. При этом, было установлено, что недостача груза возникла после принятия груза к перевозке, вследствие коммерческой неисправности вагона, за которую отвечает ответчик, при этом общество «РЖД» не представило доказательств того, что приняло все необходимые меры для надлежащего исполнения возложенных на него обязательств. С учетом изложенных обстоятельств Арбитражный суд Челябинской области удовлетворил требования Истца, судами вышестоящих инстанций решение суда первой инстанции оставлено без изменения [39].

При железнодорожных перевозках погрузка грузов в вагоны на местах необщего пользования, их укладка, размещение и крепление внутри вагонов возлагаются на грузоотправителя, который в этом случае и несет ответственность за недостачу, повреждение, порчу груза, имевшую место в силу неправильной погрузки, ненадлежащей укладки или крепления груза внутри вагона (ст. 95 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации).

Исполнение обязательства по перевозке груза заканчивается в пункте назначения выдачей груза его получателю либо иному уполномоченному на получение груза лицу. С этого же момента заканчивается обязанность перевозчика по обеспечению сохранности груза.

Важно отметить тот факт, что выдача доставленного по договору перевозки в пункт назначения груза получателю представляет собой обязанность перевозчика, которую последний несет как перед грузоотправителем, так и перед получателем груза как третьим лицом, в пользу которого был заключен договор.

В настоящее время за грузополучателем закреплён комплекс прав и обязанностей, которые закреплены в Уставе железнодорожного транспорта. Причем его права и обязанности имеют не только регулятивный, но и охранительный характер (обязанности нести ответственность) [55, с. 260].

Обязанности грузополучателя по договору перевозки грузов не поддаются объяснению с позиции договора в пользу третьего лица. Особенности договора перевозки заключаются в том, что правоотношение перевозки создает не только права, но и обязанности у грузополучателя перед железной дорогой.

В настоящее время обязанности грузополучателя сохранились в Уставе железнодорожного транспорта, причем не только регулятивные, но и охранительные (обязанности нести ответственность). Так у грузополучателя имеется обязанность обеспечивать сохранность перевозочных и других документов (ст. 25 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации), грузополучатель обязан взвешивать груз (ст. 26 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации), ст. 30 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации предусматривает обязанность по осуществлению окончательных расчётов на грузополучателя до момента выдачи груза. Из последней обязанности вытекает то, что грузополучатель не может истребовать груз, не рассчитавшись с перевозчиком (ст. 35 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации). Статья 36 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации формулирует приемку грузов грузополучателем как обязанность. Ст. 37 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации устанавливает обязанность своевременно выгрузить грузы. Предусматриваются и другие обязанности грузополучателя по договору железнодорожной перевозки грузов. Статьи 99, 100 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации предусматривают ответственность грузополучателя за задержку выгрузки вагонов. Статья 106 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации устанавливает, что после прибытия груза на железнодорожную станцию назначения и уведомления перевозчиком грузополучателя о прибытии груза, грузобагажа в его адрес

ответственность за расчеты за перевозку возлагается на грузополучателя.

Теоретическая конструкция обязанностей получателя соответствует экономико-социальной сфере деятельности. Транспортные уставы и кодексы устанавливают обязанности перевозчика императивно. Отсюда следует констатировать то, что императивное установление обязанностей получателя груза не отвечает в полной мере методу гражданско-правового регулирования. С точки зрения гражданского права многие обязанности получателя могут быть квалифицированы как перевод долга в силу закона (ст. 392.2 Гражданского кодекса Российской Федерации). Это, в частности, касается денежных обязательств, получателя по оплате недостающей платы за перевозку либо возмещению прочих расходов. Эти обязанности переходят в силу юридически значимых фактов (доставка груза, неполная оплата грузоотправителем провозной платы) с грузоотправителя на грузополучателя. Однако не все обязанности являются переводом долга. Некоторые обязанности (по очистке транспортных средств, по своевременному принятию и выгрузке грузов) никаким образом от грузоотправителя к грузополучателю не переходят.

Меры ответственности, налагаемые на грузополучателя перевозчиком представляются наиболее эффективной стимулирующей мерой к своевременной реализации права грузополучателя. Охранительные и регулятивные обязанности грузополучателя представляют собой пример реперной (используемой в нескольких отраслях права) нормы права, это самый тесный уровень межотраслевого взаимодействия.

Следует отметить, что существует неоднозначная оценка положений ст. 36 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, так, В.А. Егиазаров объясняет указанное положение Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации значимостью договора перевозки [61, с. 67]. В то время как М.И. Брагинский и В.В. Витрянский выражают свое несогласие с данным положением Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [52, с. 231].

Судебная практика по вопросам применения положений статьи 36 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации исходит, как правило, из признания обязанности грузополучателя принять и оплатить груз. Арбитражные суды ограничиваются лишь констатацией данной обязанности грузополучателя при рассмотрении вопросов надлежащего уведомления перевозчиком грузополучателя о прибытии грузов, о плате за пользование вагонами и др.

Ст. 37 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации устанавливает обязанность своевременно выгрузить грузы. Предусматриваются и другие обязанности грузополучателя по договору железнодорожной перевозки грузов.

Более того, в соответствии со ст. 43 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчик наделен правом увеличения размеров сбора за хранение выгруженных грузов, платы за пользование вагонами, контейнерами, задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем двадцать четыре часа после окончания технологического времени,

установленного договором с перевозчиком в связи с несвоевременным приемом вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожных станциях, железнодорожных путях необщего пользования, несвоевременным вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях.

Наделение перевозчиком данным правом является несоответствующим правовой природе договора железнодорожной перевозки и правовому статусу сторон данного договора. Действия перевозчика по введению повышенных размеров сбора и платы можно расценить как разрешенное законом одностороннее изменение гражданско-правовых обязательств, следующих из соответствующих договоров [57, с. 120].

При этом, следует отметить, что, взыскание платы и сборов в повышенном размере на основании ст. 43 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации на практике осуществляется перевозчиком без согласия грузополучателя. Так, Общество «Газпромнефть-Терминал» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «РЖД» о взыскании 2 947 824 руб. 26 коп. платы, необоснованно списанной за занятие инфраструктуры общего пользования подвижным составом, не принадлежащим перевозчику. В обоснование своей позиции истец указал, что условие о взимании платы за время нахождения вагонов, не принадлежащих перевозчику, на железнодорожных путях общего пользования является договорным условием, размер платы устанавливается в добровольном порядке по соглашению сторон, в связи с чем к ним не относятся обязательные правила о применении повышающих коэффициентов, без специальной оговорки сторон, допускающей применение таких повышающих коэффициентов. Арбитражный суд Челябинской области в удовлетворении требования в этой части отказал, доводы истца признал необоснованными, при вынесении решения исходил из того, что действия ответчика по списанию со счета истца платы в повышенном размере являются правомерными. Кассационная жалоба истца оставлена без удовлетворения [35].

С учетом изложенных обстоятельств, можно сделать вывод, что правами и обязанностями по договору железнодорожной перевозки грузов наделены не только грузоотправитель и перевозчик, но и грузополучатель. Законодательством Российской Федерации права и обязанностями сторон договора перевозки грузов железнодорожным транспортом изложены непоследовательно и разрозненно, при этом Гражданский кодекс Российской Федерации в главе 40 закрепляет лишь общие права и обязанности перевозчика и грузоотправителя, остальная совокупность прав и обязанностей содержится в многочисленных статьях Устава железнодорожного транспорта. Подобная ситуация приводит к затруднению к толкованию рассмотренных правовых норм и их применению на практике.

2.3 Ответственность сторон по договору железнодорожной перевозки грузов

Гражданско-правовая ответственность за нарушения обязательства перевозки грузов является одним из наиболее ярких примеров отступления от общих

принципов и положений гражданского права [49, с. 29].

Современное транспортное законодательство по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом определяет более выгодное положение для перевозчика монополиста (в настоящее время АО «РЖД») по сравнению с другими сторонами данного обязательства. Это выражается в объеме субъективных прав и обязанностей, составляющих его гражданско-правовой статус, в установлении ответственности на началах вины, в ограничении взыскиваемых сумм реальным ущербом. Такой законодательный подход объясняется особым характером хозяйственной деятельности.

Однако в юридической литературе довольно часто встречаются высказывания по поводу неоправданности сохранения в современных рыночных условиях таких ограничений, предоставляющих перевозчику преимущество как одной из сторон в договоре перевозки железнодорожным транспортом и свидетельствующих о нарушении принципа равенства сторон.

В соответствии со ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации универсальной формой гражданско-правовой ответственности является возмещение причиненных убытков. Более того, возможно наступление внедоговорной ответственности при причинении вреда жизни, здоровью, имуществу.

Рассматривая проблемы реализации и применения ответственности в рамках рассматриваемого договора, особое внимание следует уделить перевозчику, так как именно его действия составляют основной предмет договора, а также вследствие его преимущественного положения наряду с другими участниками.

Ответственность перевозчика по договору перевозки груза железнодорожным транспортом имеет определенные особенности [50, с. 79].

1. Наступает при наличии вины.

2. Предусмотрена возможность ограничения ответственности по обязательствам.

3. Соглашения об ограничении или устранении ответственности перевозчика, установленной законом, являются недействительными.

Тем не менее в научной литературе встречаются различные точки зрения относительно ответственности перевозчика при отсутствии вины. Данное обстоятельство вызвано, прежде всего, положениями п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливающими, что по общему правилу при осуществлении предпринимательской деятельности лицо, не исполнившее обязательство или исполнившее его ненадлежащим образом несет ответственность за данное неисполнение (ненадлежащее исполнение), если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы. Договором или законом данное положение может быть изменено [4].

Сторонники безвиновной ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение (порчу) обосновывают свою позицию следующими доводами.

1. В отступление от общего правила об ответственности перевозчика за несохранность груза Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

устанавливает ряд обстоятельств, при доказанности которых делается вывод о невозможности их предотвращения или устранения перевозчиком.

2. Законодательством установлены основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимых грузов с возложением обязанности их опровержения на грузополучателя (грузоотправителя), заявляющего соответствующее требование к перевозчику. Тем самым, как полагает В.В. Витрянский, «используется иная конструкция, чем та, что предусмотрена ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации» [52, с. 217]. В подтверждение своих слов он ссылается на ст. 118 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, содержащую перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчик подлежит освобождению от ответственности.

Согласно указанной статье перевозчик освобождается от ответственности, например, в случаях, когда груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, недостача груза соответствует норме естественной убыли и значению предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза и др.

Представленная точка зрения представляется спорной. В п. 37 Постановления Пленума ВАС РФ от 06 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» указано, что при применении положений Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации об освобождении перевозчика от ответственности за несохранность груза следует руководствоваться ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации, предусматривающей презумпцию вины перевозчика [30].

Большинство авторов являются сторонниками виновной ответственности перевозчика за несохранность груза, среди них В.А. Егиазаров, О.Н. Садиков, Т.Е. Абова, Д.А. Медведев, В.Т. Смирнов и др. Например, О.Н. Садиков полагает, что хотя в п. 1 статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации не выделяет отдельно вину перевозчика в качестве основания ответственности однако установленный законом механизм, в соответствии с которым перевозчик не отвечает при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, подразумевает под собой наличие вины [55, с. 308].

Основополагающей отличительной чертой ответственности участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте является то, что данная ответственность ограничена рамками, определенными Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации [58, с. 180].

Основными видами нарушений перевозчика, влекущими наступление ответственности, выступают невыполнение принятой заявки, нарушение сроков доставки груза, несохранность груза.

Уставом железнодорожного транспорта установлена двусторонняя

ответственность перевозчика и грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

При разрешении споров, связанных с невыполнением заявок на перевозку грузов, в качестве основного доказательства рассматривается учетная карточка выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Правила составления учетной карточки утверждены приказом Министерства путей сообщения России от 16 июня 2003 г. № 20 [20].

Обязанность по ведению учетной карточки возложена на уполномоченного представителя перевозчика отдельно в отношении каждого грузоотправителя с учетом согласованной перевозчиком заявки.

Пленум ВАС РФ в пункте 9 Постановления № 30 отдельно подчеркнул, что в качестве документа, подтверждающего выполнение принятой перевозчиком заявки на перевозку грузов, выступает учетная карточка, которая подлежит подписанию как перевозчиком, так и грузоотправителем по окончании каждого отчетных суток либо суток, установленных для погрузки грузов в соответствии с принятой заявкой. В случае несогласия с данными, указанными в учетной карточке, грузоотправитель подписывает её с отметкой «с разногласиями». Подобные разногласия относительно содержащихся в карточке сведений в случае оспаривания их перевозчиком сведений, могут быть предметом рассмотрения в суде [30].

Высший Арбитражный Суд РФ разъяснил, что данные, содержащиеся в учетной карточке, удостоверенные подписями представителей грузоотправителей и перевозчиков, являются основанием для определения ответственности сторон за невыполнение заявки на перевозку грузов. В том случае, когда имеет место отказ грузоотправителя или перевозчика от подписания учетной карточки, содержащиеся в ней данные подлежат оценке судом в совокупности с иными доказательствами.

Так, грузоотправитель несет ответственность за невыполнение принятой заявки в следующих случаях.

1. Неиспользование поданных вагонов, контейнеров.
2. Неподача вагонов, контейнеров перевозчиком по причинам, зависящим от грузоотправителя, в том числе невнесение им платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей.
3. Отказ грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров.
4. Отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.

Следует отметить, что грузоотправитель также несет ответственность перед перевозчиком за невыполнение принятой заявки и в том случае, если обязанность по подаче данному грузоотправителю вагонов, контейнеров была возложена на владельца железнодорожного пути необщего пользования.

В ситуации с применением положений ст. 94 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации возникает ситуация, когда обязательство по

подаче вагонов, контейнеров на основе принятой заявки возникает у перевозчика, а ответственность за невыполнение данного обязательства в указанных случаях несёт грузоотправитель.

В связи с чем, представляется обоснованной точка зрения Н. А. Джобава о том, что обстоятельства, признаваемые по ст. 94 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации основаниями ответственности грузоотправителя, по сути представляют собой нарушение перевозчиком обязательства по подаче вагонов, контейнеров в силу невозможности исполнения по причинам, не зависящим от перевозчика, в связи с чем не могут выступать основанием ответственности перевозчика. Но и ответственность грузоотправителя за то, что перевозчик не выполнил свою обязанность, возникать не может [57, с. 111].

Указанные в ст. 94 обстоятельства возникновения ответственности грузоотправителя необходимо изложить в качестве оснований освобождения перевозчика от ответственности за полное или частичное невыполнение принятой заявки. На грузоотправителя может быть возложена обязанность по возмещению перевозчику убытков в том случае, если в результате его действий перевозчик был лишён возможности исполнить свои обязательства по договору перевозки груза.

В свою очередь, перевозчик несёт ответственность за невыполнение заявки в связи с неподачей грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в установленное время или подачей под погрузку вагонов, контейнеров, непригодных для перевозок грузов.

Грузоотправитель также несёт ответственность за достоверность сведений, указанных в транспортной накладной. Согласно ч. 1 ст. 98 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации за искажение сведений грузоотправителя уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Данная санкция, по сути, представляет собой штрафную неустойку [70, с. 82].

Так, ОАО «РЖД» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «Трансойл» о взыскании 666 750 руб. штрафа за искажение в транспортной железнодорожной накладной сведений о грузе. Исковые требования решением суда удовлетворены. В ходе рассмотрения дела Арбитражным судом было установлено, что грузоотправителем были указаны в транспортной накладной недостоверные сведения, касающиеся массы груза, высоты залива и плотности груза, что привело к возникновению обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Постановлением ФАС Уральского округа решение суда первой инстанции оставлено без изменения, кассационная жалоба ООО «Трансойл» без удовлетворения [36].

В то время как ответственность перевозчика зачастую ограничена размером реального ущерба, причиненного грузоотправителю.

Грузоотправитель несёт ответственность за превышение массы груза.

Статья 102 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации предусматривает уплату грузоотправителем перевозчику штрафа в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза. При этом перегруз может быть обнаружен перевозчиком в любое время.

Рассмотрим пример из практики. Общество «РЖД» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области к обществу «ЧТПЗ» с иском о взыскании 1 598 190 руб. штрафа за превышение грузоподъемности, 28 981 руб. 90 коп. расходов по уплате государственной пошлины. Ответчик исковые требования не признал, в качестве одного из оснований отказа в иске истцу указал то обстоятельство, что истец составил коммерческий акт в день обнаружения перегруза не в пути следования, а по прибытии на станцию назначения. Арбитражный суд Челябинской области, а также в последующем Арбитражный суд Уральского округа признали доводы ответчика необоснованными. При принятии решений суды исходили из того факта, что штраф применяется к грузоотправителю за сам факт превышения грузоподъемности, удостоверенный соответствующим актом, независимо от того, где перевозчик обнаружил перегруз – на станции отправления, в пути следования или на станции назначения [37].

Согласно ст. 95 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [11], перевозчик несёт ответственность за несохранность груза с момента фактического его принятия для перевозки и хранения и до момента выдачи грузополучателю. В случае утраты (недостачи), порчи, повреждения груза надлежащее исполнение обязательства по передаче груза оказывается невыполнимым, что влечёт возникновение убытков у грузоотправителей или грузополучателей. Но термин «убытки» в транспортном законодательстве применительно к данному виду ответственности не используется. Статья 96 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации указывает на возмещение перевозчиком ущерба, причинённого при перевозке грузов. Исходя же из содержания ст. 96 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, можно констатировать, что перевозчик обязан возместить только часть реального ущерба в виде утраты или повреждения груза, но не обязан возмещать другую часть реального ущерба – расходы, которые лицо, чьё право нарушено или должно будет произвести для восстановления нарушенного права (например, затраты на ремонт повреждённого груза и др.), не говоря уже об упущенной выгоде [80, с. 183].

Согласно ст. 118 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, если перевозка осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя, кроме случаев, когда предъявитель претензии докажет, что такая несохранность произошла по вине перевозчика.

Так, Общество «Оренбургнефтепродукт» обратилось в Арбитражный суд Челябинской области с иском к обществу «РЖД» о взыскании 34 234 руб. 20 коп. Суд при рассмотрении дела установил, что в силу особенностей конструкции цистерны перевозчик при приеме груза к перевозке не имел возможности

установить соблюдение отправителем всех возложенных на него обязанностей и обнаружить, что грузоотправитель не полностью закрутил клапан сливного устройства. В ходе перевозки перевозчиком была обнаружена течь, с целью устранения течи груза через загрузочный люк искробезопасным инструментом на один полный оборот был притянут клапан нижнего сливного прибора, после чего течь груза прекратилась. Согласно ст. 17 Устава железнодорожного транспорта бензин входит в перечень грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования. Охрана таких грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными ими лицами по договору. Как следует из материалов дела, между обществом грузополучателем и ведомственной охраной заключен договор на оказание услуг по сопровождению и охране вагонов (контейнеров) с грузами в пути следования при перевозке железнодорожным транспортом. Таким образом, перевозчик в силу ст. 188 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозки освобожден от ответственности [32].

В том случае, если грузополучателем выступает физическое лицо, а перевозчиком допущены повреждения или утрата груза, грузополучатель помимо возмещения убытков вправе требовать возмещения морального вреда. Так, Т.-Б.А. обратился в Советский районный суд г. Челябинска с иском к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» о возмещении ущерба, причиненного в связи с осуществлением перевозки груза железнодорожным транспортом: за повреждение автомобиля, за утрату телевизора, о взыскании компенсации морального вреда. Судом первой инстанции, а также Челябинским областным судом по результатам рассмотрения апелляционной жалобы требования истца удовлетворены. При этом, суды указали, что Т.-Б.А. является потребителем, в связи с чем вправе требовать компенсации морального вреда согласно ст. ст. 13, 15 Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» [32].

Гражданским кодексом Российской Федерации не предусмотрена ответственность перевозчика за просрочку в доставке, однако Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации определяет ответственность перевозчика за просрочку доставки груза, а также вагонов, принадлежащих грузоотправителю и другим лицам при наличии подобной просрочки в отношении перевозчика установлена ответственность в виде уплаты пени в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки, при этом максимальный размер пени ограничен размером платы за перевозку данного груза (ст. 97 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации). Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ст. 29 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации обстоятельств (обстоятельства непреодолимой силы и т. п.).

Следовательно, в законодательстве прослеживается принцип ограниченной ответственности перевозчика. Подобная позиция была отражена в Определении Конституционного суда РФ от 06 декабря 2001 г. № 255–О по жалобе граждан

В.Н. Ежова и Ю.А. Варзугино, в частности Конституционный Суд указал, что возможность установления законом ограничения на полное возмещение убытков относится к обязательствам по перевозке грузов, что обусловлено повышенными рисками деятельности в сфере использования транспортных средств. Ответственность за нарушение обязательств по перевозке обладает определёнными особенностями: она характеризуется ограничением права на полное возмещение убытков в отличие от установленного Гражданским кодексом Российской Федерации общего правила, запретом на уменьшение или устранение ответственности перевозчика, определенной законом, и возможностью определения ее размера и пределов по соглашению сторон [28].

Принцип ограниченной ответственности перевозчика нашел свое воплощение не только в нормах Гражданского кодекса Российской Федерации и Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, но и в некоторых международных договорах Российской Федерации, примером могут являться Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. [1] и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г. [2]

Размер неустойки, установленный для перевозчика может быть уменьшен. Согласно п. 36 Постановления Пленума Высшего Арбитражного суда РФ от 06 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», арбитражный суд, установив при рассмотрении конкретного спора явную несоразмерность подлежащего уплате штрафа последствиям нарушения обязательства, вправе уменьшить его размер в соответствии с частью первой статьи 333 Гражданского кодекса Российской Федерации [30].

При уменьшении размера неустойки на основании ст. 333 Гражданского кодекса Российской Федерации суд учитывает её несоразмерность к совершенному правонарушению. Обстоятельствами, свидетельствующими о несоразмерности неустойки могут являться чрезмерно высокий процент неустойки, значительное превышение суммы неустойки суммы возможных убытков, вызванных нарушением обязательств; длительность неисполнения договорных обязательств и т. д. Однако необходимо учитывать, что уменьшение неустойки является правом, а не обязанностью суда. Так, при рассмотрении апелляционной жалобы ОАО «РЖД» на решение Арбитражного суда Челябинской области от 22.05.2015 по делу N А76–786/2015 Восемнадцатый арбитражный апелляционный суд посчитал, что основания на которые ссылается податель жалобы (отсутствие существенного влияния просрочки в доставке груза не повлияла на нормальную работу истца и отсутствие каких-либо убытков истцу, причиненных вследствие просрочки) не свидетельствуют о несоразмерности неустойки [40].

Обстоятельства, которые могут служить основанием для наступления материальной ответственности перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами (ст. 119 Устава железнодорожного транспорта Российской

Федерации).

Коммерческим актом является документ, который удостоверяет, преимущественно, такие обстоятельства, которые в последующем могут выступить основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза, однако данные обстоятельства нуждаются в подробном закреплении. К указанным обстоятельствам могут быть отнесены обстоятельства, указанные ниже [56, с. 71].

1. Факт несоответствия между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе.

2. Повреждение и порча груза.

3. Обнаружение груза без документов или документов отдельно от груза.

4. Возвращение перевозчику груза, украденного из транспортного средства.

На железнодорожном транспорте недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты в пути следования, устанавливаются в ходе проверки всей партии одновременно выданных грузов и подлежат оформлению в одном общем коммерческом акте.

В содержание коммерческого или иного акта также включаются следующие обстоятельства.

1. Точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых была обнаружена их несохранность.

2. Данные о правильности погрузки, размещения и закрепления грузов, а также о наличии защитной маркировки для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе.

При выявлении неправильной погрузки, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из этих нарушений допущено.

Коммерческий акт подлежит подписанию грузополучателем, если он участвует в проверке грузов, и перевозчиком. Материалами судебной практики подчеркивалось, что подписание акта грузополучателем и участие его в проверке грузов не является обязательным. Так, Арбитражным судом Челябинской области были отклонены доводы истца о том, что коммерческий акт составлен перевозчиком с нарушениями закона ввиду отсутствия в нем подписи грузополучателя. Вышестоящими судебными инстанциями решение суда оставлено без изменения [32]. В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции подать об этом письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не вправе отказаться от его подписания. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение с указанием об этом в коммерческом акте. Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и

грузоотправителю.

Выводы по разделу 2

Договор железнодорожной перевозки грузов – договор, на основании которого перевозчик обязуется доставить железнодорожным транспортом, вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), который обязуется принять груз и уплатить за перевозку груза установленную плату. Сторонами договора являются грузоотправитель и перевозчик. При этом грузоотправителем может быть любое юридическое или физическое лицо, перевозчиком может являться юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий деятельность по перевозке грузов.

Отдельным субъектом отношений по договору железнодорожной перевозки грузов является грузополучателем, который в силу положений законодательства не является стороной по договору, но тем не менее наделен рядом прав и обязанностей.

Правовое положение сторон по договору заметно отличается, перевозчик наделен правами, которые позволяют ему даже привлекать грузоотправителя (грузополучателя) к ответственности путем увеличения сборов и платы за перевозку в случае нарушений со стороны грузоотправителя или грузополучателя.

Ответственность грузоотправителя и перевозчика наступает на общих основаниях, то есть при наличии вины. Однако Устав железнодорожного транспорта содержит основания освобождения от ответственности.

Особое положение перевозчика как стороны по договору железнодорожной перевозки грузов обусловлено, как правило, имеющим место публичным характером договора, а также особой значимостью железнодорожных перевозок. Однако в ряде случаев предоставление дополнительных средств защиты перевозчику может привести к злоупотреблению им своих прав. В связи с чем представляется необходимым внести предложенные изменения в нормативно-правовые акты, регулирующие договор железнодорожной перевозки, в частности в ст. 25, 94 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации и др.

3 ДОГОВОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Форма и существенные условия договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом

В научной литературе выделяют различные основания для классификации перевозки пассажиров. Например, на основе территориального признака выделяют внутригосударственные и международные перевозки пассажиров, а также на городские, пригородные и междугородные. В зависимости от применения иного вида транспорта, кроме железнодорожного, перевозки пассажиров делятся на прямые и смешанные [63, с. 295–296].

Железнодорожный транспорт занимает значимое место в объеме всех перевозок пассажиров. Сведения о количестве пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, и о пассажиропотоке представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта общего пользования

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	Перевезено пассажиров, млн. человек							
Транспорт – всего	44 854	30 128	22 043	21 891	21 347	19 590	18 979	-
в том числе:								-
железнодорожный	1419	1339	947	993	1059	1080	1070	1024,6
автобусный (включая маршрутные такси)	23 001	16 374	13 434	13 305	12 766	11 552	11 177	-
легковые такси	16	6	8	5	6	4	4	-
трамвайный	7421	4123	2079	2004	1928	1629	1542	-
троллейбусный	8759	4653	2206	2152	2051	1735	1639	-
метрополитен	5106	3574	3294	3351	3446	3491	3437	-
морской	1,1	1,3	1,5	1,3	1,1	0,5	1,9	-
внутренний водный	28	21	16	14	14	13	13	13,4
воздушный	23	37	59	66	76	86	95	92,1
	Пассажирооборот, млрд. пассажиро-км							
Транспорт – всего	496,2	473,3	483,8	502,6	532,5	545,9	543,8	465,8
в том числе:								
железнодорожный	167,1	172,2	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	120,6
автобусный (включая маршрутные такси)	173,7	142,3	140,6	138,6	133,3	124,9	117,3	117,8
легковые такси	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-
трамвайный	25,1	13,5	6,7	6,4	6,3	5,3	5,0	-
троллейбусный	28,1	15,0	7,1	6,9	6,6	5,7	5,3	-
метрополитен	46,9	43,4	42,4	43,2	45,1	45,6	45,4	-
морской	0,1	0,09	0,06	0,05	0,04	0,04	0,05	-
внутренний водный	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	-
воздушный	54,0	85,8	147,1	166,8	195,8	225,2	241,4	226,9

Из данных таблицы один следует, что в период с 2010 по 2017 гг. наметилась тенденция к спаду количества пассажиров, воспользовавшихся железнодорожным транспортом. Так, если в 2010 г. было перевезено 1419 млн. человек, то в 2017 г. –

всего 1024,6 млн.человек. Однако это вызвано, прежде всего, снижением количества договоров перевозок пассажиров в целом. По показателю пассажирооборота по данным на 2017 г. железнодорожный транспорт занимал второе место, уступая лишь воздушному транспорту. Приведенные цифры свидетельствуют о важном месте перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.

В соответствии с требованиями п. 1 ст. 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, в свою очередь, обязуется уплатить предусмотренную договором или установленную нормативными актами плату за проезд, а при сдаче багажа оплатить и провоз багажа [5].

В юридической литературе отсутствует единая точка зрения относительно общности договора перевозки пассажиров и договора перевозки багажа железнодорожным транспортом. Так, И.В. Маштаков, исходя из толкования положений о договоре перевозки пассажиров в Гражданском кодексе Российской Федерации, а также в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, делает вывод, что обязательства по перевозке пассажира и обязательства по перевозке багажа возникают из одного договора [71, с. 164]. В данном случае предоставление услуг по доставке багажа и его выдаче осуществляется в связи с наличием факультативного обязательства, возникшего из единого договора перевозки пассажира. Однако А.П. Сергеев разделяет эти договоры, полагая что договор перевозки багажа отграничивается от договора перевозки пассажира и имеет черты, схожие с договором перевозки грузов [56, с. 371]. В доказательство самостоятельности договора перевозки багажа автор ссылается на реальный характер договора, поскольку он считается заключенным в момент сдачи багажа для перевозки.

Наиболее обоснованной представляется первая точка зрения, так как договор перевозки багажа не может существовать отдельно от договора перевозки пассажира, опосредован им. Таким образом, перевозка багажа представляет собой факультативное обязательство перевозчика, которое входит в состав содержания договора перевозки пассажира, в связи с чем можно сделать вывод, что «обязательство доставки багажа по отношению к обязательству перевозки пассажира имеет дополнительный (акцессорный) характер» [73, с. 58].

В связи с чем, предметом договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом являются действия перевозчика, связанные с доставкой пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа – также по доставке в пункт назначения указанного багажа, а также действия пассажира по внесению платы за проезд и провоз багажа.

Багаж можно определить как вещи пассажира, принимаемые к перевозке в багажном вагоне по проездному билету, которые по размерам и свойствам могут быть предметом перевозки, не причиняя вреда транспорту и багажу других пассажиров.

Положения ст. 786 Гражданского кодекса Российской Федерации подразумевают необходимость заключения перевозчиком с пассажиром договора о перевозке багажа. Заключение договора перевозки багажа удостоверяется соответствующей багажной квитанцией.

Предмет является существенным условием договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом. Более того, согласно ст. 792 Гражданского кодекса Российской Федерации перевозчик обязан доставить пассажира, багаж в пункт назначения в сроки, определяемые в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, в случае отсутствия указанных сроков – в разумный срок [5]. В.А. Егиазаров справедливо указывает, что срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) относятся к существенным условиям договора перевозки пассажиров наряду с предметом [61, с. 151]. В силу данного обстоятельства срок договора перевозки необходимо конкретно определить, применение в данном случае словосочетания «разумный срок» не соответствует содержанию договора [53, с. 181].

В связи с чем необходимо изложить статью 792 Гражданского кодекса Российской Федерации в следующей редакции: «Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами».

Договор перевозки пассажира железнодорожным транспортом по своей правовой характеристике является двусторонним (взаимно-обязывающим), возмездным, консенсуальным, публичным. По способу заключения рассматриваемый договор относится к договорам присоединения.

Консенсуальность договора перевозки пассажира отражается тем обстоятельством, что права и обязанности сторон возникают с момента достижения между ними соглашения. В силу консенсуального характера договора обязанность перевозчика предоставить транспортное средство возникает с момента приобретения пассажиром проездного билета, а не с момента фактической посадки на транспортное средство, если бы договор был реальным.

Конструкция договора присоединения предполагает способ заключения договора, при котором к предложенному одной стороной формуляру (иной стандартной форме) другая сторона вправе лишь присоединиться, без возможности изменения или влияния на содержание договора иным образом. Пассажиры, таким образом, лишены возможности принимать участие в процессе разработки и согласования условий договора перевозки [58, с. 132].

Применительно к железнодорожному транспорту по договорам перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им отдельных мест в поезде, а также перевезти их багаж, выдать багаж лицам, уполномоченным на получение багажа. При этом согласно установленным тарифам пассажиры обязуются оплатить свой проезд, а при сдаче багажа дополнительной оплате подлежит его провоз [11, ст. 82].

Договор перевозки пассажира отличается от договора перевозки не только предметом, но и числом участников договорных отношений. Так, зачастую, в договоре перевозки грузов имеет место трехсторонняя связь грузоотправителя,

перевозчика и грузополучателя, договор же перевозки пассажира представляет собой классический двусторонний договор, регулирующий отношения между двумя сторонами: перевозчиком и пассажиром [61, с. 107].

В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчиком может выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, багаж, из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать багаж, уполномоченному на его получение лицу (получателю). В то же время ст. 789 Гражданского кодекса Российской Федерации, регулирующая вопросы перевозки транспортом общего пользования, указывает в качестве перевозчика лишь коммерческую организацию, не упоминая индивидуального предпринимателя в качестве перевозчика.

В силу положений п. 2 ст. 789 Гражданского кодекса Российской Федерации договор перевозки пассажира транспортом общего пользования является публичным договором, следовательно, к нему применяются правила, предусмотренные ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Условия договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом должны быть едиными для всех потребителей, исключение составляют случаи, когда законом и иными нормативными правовыми актами установлено предоставление льгот для отдельных категорий пассажиров [4, п. 2 ст. 426]. Заключение договора перевозки пассажира, осуществляемого транспортом общего пользования, для перевозчика носит обязательный характер, что означает невозможность перевозчика отказаться от его заключения предоставить потребителю услугу по перевозке. Более того, перевозчик не вправе отдавать предпочтение тому или иному лицу перед с другими в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, прямо установленных законом и иными правовыми актами (ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации). Публичный характер договора перевозки пассажиров влечет за собой возможность принятия правил, обязательные для сторон при заключении и исполнении договора перевозки пассажира, со стороны Правительства РФ.

К перевозчику по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом предъявляются специальные требования. Так, согласно Федеральному закону от 04.05.2011 г. № 99–ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» на осуществление перевозок пассажиров железнодорожным транспортом требуется получение лицензии [14]. Лицензирование указанных видов деятельности осуществляется в порядке, установленном Постановлением Правительства РФ от 21.03.2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» [18].

Пассажиром выступает физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира.

Можно выделить следующие категории поездов, предназначенных для перевозок пассажиров [67, с. 117]:

- скоростные, скорые и пассажирские в зависимости от скорости их движения;

- дальние и пригородные в зависимости от расстояния следования и условий проезда.

По особенностям содержания и исполнения договоры перевозки пассажиров можно разделить на два вида [72, с. 18].

1. Договоры перевозок на значительные расстояния. Существенные условия данного вида договоров закреплены в проездном билете или в форме императивных норм закона. Проездные билеты, на основании которых осуществляется перевозка на значительные расстояния, содержат в себе, в частности, информацию о маршруте перевозки, номере рейса, дне и времени отправления и прибытия в пункт назначения, виде транспортного средства и предоставляемом в нем месте, стоимости поездки. К числу договоров данного вида относятся договоры, железнодорожной перевозки в поездах дальнего следования. При этом билеты, подтверждающие заключение указанных договоров на железнодорожном транспорте, являются именными, то есть в качестве дополнительных реквизитов содержат следующие сведения: фамилию, имя и отчество пассажира, дату и место его рождения, вид и номер документа, удостоверяющего личность пассажира.

Содержание, исполнение, изменение и прекращение обязательств, возникающих договоров перевозки пассажиров на значительные расстояния, подробно регламентированы нормами транспортного законодательства.

2. Договоры на осуществление городских и пригородных перемещений. Перевозка в данном случае осуществляется по билетам, не содержащим каких-либо конкретных сведений о перевозке пассажира. В таких билетах наряду с обозначением вида транспортного средства могут быть указаны зона и сроки действия билета, количество возможных поездок или посадок в транспортное средство, стоимость билета. Данные билеты подтверждают заключение договоров, исполнение которых (в том числе неоднократное) определяется моментом востребования пассажиром транспортной услуги в пределах срока действия договора. Договоры перевозки пассажиров, отнесенные к договорам второй группы, как правило, удостоверяются билетами на предъявителя. К данной группе относятся договоры перевозки пассажиров поездами пригородного направления.

Договор перевозки пассажиров оформляется путем выдачи пассажиру проездного билета установленной формы. Проездной билет подтверждает заключение договора и внесение пассажиром провозной платы за перевозку. В проездном билете содержатся все существенные условия договора перевозки пассажира, среди которых: цена, время отправления, пункт назначения и т. п.

Таким образом, оформление договора перевозки пассажира не требует подписания сторонами единого документа либо обмена письменными документами, подписанными сторонами, что позволяет сделать вывод о совершении рассматриваемого договора в устной форме, но с обязательной выдачей пассажирского билета [72, с. 16]. Билет может быть не только в бумажной форме, но и представлять собой электронный документ. Формы электронных проездных документов на железнодорожном транспорте

утверждены Приказом Минтранса от 21.08.2012 г. № 322 «Об установлении форм электронных проездных документов (билетов) на железнодорожном транспорте» [22].

3.2 Права, обязанности и ответственность перевозчика по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом

Все обязанности перевозчика по договору перевозки пассажиров можно разделить на две группы: обязанности, непосредственно связанные с перемещением пассажира в пространстве, и обязанности, связанные с предоставлением пассажиру комплекса дополнительных услуг [68, с. 20].

К числу обязанностей перевозчика, связанных с перемещением пассажира, относятся следующие.

1. Доставить пассажира в пункт назначения.
2. Совершить рейс в соответствии с предусмотренным договором маршрутом.
3. Обеспечить своевременную перевозку пассажира. Для надлежащего исполнения этой обязанности перевозчик должен, прежде всего, своевременно предоставить транспортное средство для посадки пассажиров и совершить рейс по расписанию, наконец, доставить пассажира в пункт назначения в срок, предусмотренный договором. Указанные сроки, как правила, отражены в утвержденных перевозчиком расписаниях движения поездов.

4. Обеспечить безопасные условия проезда. В целях обеспечения безопасности применяемое в ходе перевозки транспортное средство должно конструктивно предназначаться для перевозки людей, быть технически исправным и обладать необходимым аварийно-спасательным оборудованием.

Безопасность перевозки можно определить как свойство перевозки не обуславливать потери для здоровья и жизни пассажиров, персонала железных дорог, населения, объектов внешней среды, в том числе её естественной (природной), технологической, социальной составляющих, технических средств транспортного процесса [68, с. 111].

Законодатель не акцентирует внимания на качественных показателях перевозки, не учитывает усиления комплексного характера личного потребления на современном этапе и закономерно возрастающего спроса потребителей на высококачественные товары и услуги. Содержание транспортной услуги, предоставляемой пассажиру по договору перевозки, не ограничивается только перемещением пассажира, она сопровождается оказанием последнему комплекса сопутствующих услуг

К обязанностям перевозчика, связанным с предоставлением дополнительных услуг, можно отнести следующие.

1. Подать для перевозки транспортное средство того типа (класса), который предусмотрен договором.

2. Предоставить пассажиру место, указанное в билете. В соответствии со ст. 84 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации в случае непредоставления указанного в билете места в вагоне перевозчик обязан предоставить пассажиру при условии его согласия место в другом вагоне, в том

числе в вагоне более высокой категории, без взимания дополнительной платы. В случае, когда пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного билета, разница в стоимости проезда должна быть возвращена пассажиру.

3. Обеспечить обслуживание пассажира в пути. Обслуживание пассажира в ходе перевозки осуществляется путем предоставления комплекса удобств бытового характера, соответствующих типу транспортного средства (исправные полки, кресла, лампы, радиоточки, кондиционеры, кипятильники и т. п.), сюда же можно отнести организацию питания, если оно включено в стоимость билета, создание условий для проведения индивидуального досуга (обеспечение печатной продукцией, предоставление в пользование настольных игр и т. п.). Кроме того, пассажирам за дополнительную плату может быть предоставлено обслуживание по иным договорам, сопутствующим договору перевозки.

Обязанности перевозчика по обслуживанию пассажира в пути включают предоставление пассажиру права бесплатного пользования залами ожидания, туалетами и иными удобствами, размещенными на объектах транспортной инфраструктуры. В судебной практике встречаются случаи взимания перевозчиком или владельцем транспортной инфраструктуры платы за пользование указанными объектами. Однако суды по требованию антимонопольных органов признают действия по взиманию с пассажиров дополнительных сборов за пользование залами ожидания и перронами, платы за въезд на места общего пользования с целью получения (сдачи) багажа и иных дополнительных сборов, незаконными.

При этом следует отметить, что в Гражданском кодексе Российской Федерации отсутствуют положения о качестве услуг по перевозке пассажира. Однако представляется, что услуга по перевозке пассажира должна обладать определенным уровнем качества. Из положений Гражданского кодекса Российской Федерации это прямо не следует. Между тем, как справедливо отмечает А.В. Дудченко, услуга перевозки пассажира не может исчерпываться только доставкой пассажира из одного пункта в другой [59, с. 337]. К этому следует добавить обязанности по обеспечению безопасности перевозки, а также по предоставлению дополнительных услуг и удобств пассажиру соответствующего качества [77, с. 36].

Понятие качества в случае с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом является оценочной категорией и поэтому возможность указание на некачественное предоставление услуг со стороны перевозчика возможно только в случае совершения им грубого нарушения, например, в случае задержки отправления поезда на 3–4 часа [53, с. 185].

Значимой обязанностью перевозчика является предоставление пассажирам необходимой и достоверной информации об оказываемой перевозке. Предоставление необходимой информации возможно путем расположения на железнодорожных станциях, на вокзалах, в поездах и в других местах обслуживания пассажиров. Информация должна быть представлена на русском языке, а также может предоставляться дополнительно на других языках с учетом

интересов местного населения. Согласно ст. 85 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчик бесплатно обеспечивает пользователя услугами железнодорожного транспорта своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проезда пассажиров и перевозок багажа, времени работы железнодорожных билетных касс, камер хранения, расположении вокзальных помещений, об оказываемых ему услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах [11].

Рассмотрим пример из практики. Челябинский транспортный прокурор, действующий в интересах С.Х. Дьяконовой и С.В. Голиковой, обратился в Советский районный суд г. Челябинска с иском к ОАО «Российские железные дороги» в лице Южно-Уральской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» о взыскании компенсации морального вреда.

В обоснование заявленных требований указал, что 21 мая 2013 года работники станции «Бишкиль» не оповестили пассажиров по громкой связи о прибытии электропоезда № 6032, в связи с чем С.В. Голикова и С.Х. Дьяконова не успели перейти на посадочную платформу для осуществления поездки. Во время перехода по второму пути станции С.В. Голикова и С.Х. Дьяконова споткнулись и упали. В результате падения у С.Х. Дьяконовой была сломана рука, а у С.В. Голиковой сильно кружилась голова, в связи с чем долгое время проходили лечение в поликлинике. В связи с полученными травмами истицы потерпели нравственные страдания.

Советским районным судом и Челябинским областным судом было отказано в удовлетворении исковых требований. При вынесении решения суд исходили не из недоказанности факта причинения физических и нравственных страданий, а также наличия причинно-следственной связи между несообщением ответчиком информации о прибытии поезда ответчика и причиненным истцам вредом [43].

Таким образом, неисполнение перевозчиком обязанности по предоставлению пассажиру информации о перевозке не влечет за собой в автоматическом порядке возникновения ответственности в форме возмещения убытков или компенсации морального вреда.

По просьбе пользователей услуг железнодорожного транспорта транспортные предприятия обязаны предоставлять им для ознакомления правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Перевозчики и владельцы инфраструктур на железнодорожном транспорте должны обеспечивать ряд условий проезда.

1. Безопасность перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.
2. Качественное обслуживание пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, пассажирских платформах и в поездах.
3. Сохранность перевозимых багажа, грузобагажа, движение пассажирских поездов в соответствии с расписанием, своевременную доставку багажа, грузобагажа.
4. Содержание пассажирских вагонов, а также вокзалов и других сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров, в исправном техническом

состоянии и в соответствии с требованиями строительных и санитарных норм, правил, других нормативных документов.

5. Предоставление в непосредственной близости от зданий вокзалов организациям связи помещений для оказания пассажирам услуг почтовой, телеграфной и телефонной связи на основании договоров аренды на равных с другими арендаторами условиях.

Исходя из смысла перечисленных выше обязанностей перевозчика, можно квалифицировать их неисполнение или ненадлежащее исполнение как гражданские правонарушения, причем как основные, которые могут существенным образом влиять на перевозочный процесс в целом на железнодорожном транспорте [71, с. 162].

Помимо основных правонарушений, которые может допустить перевозчик на железнодорожном транспорте, на основании содержания большого количества прав пассажира, предусмотренных ст.ст. 83–89 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, можно выделить другие гражданские правонарушения.

1. Непредоставление свободного места в вагоне более высокой категории в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом.

2. Отказ в продлении срока действия проездного документа (билета) по основаниям, предусмотренным правилами перевозок пассажиров.

3. Отказ в выезде поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретен проездной документ (билет) по основаниям, предусмотренным правилами перевозок пассажиров.

4. Отказ в получении от перевозчика полной стоимости проезда за непроследованное расстояние независимо от срока возврата проездного документа (билета) до отправления поезда в случае отмены отправления поезда, задержки отправления поезда.

5. Отказ в получении от перевозчика полной стоимости проезда при возврате проездного документа (билета) в пункте пересадки в случае опоздания по вине перевозчика на согласованный поезд.

6. отказ в получении от перевозчика полной стоимости проезда за непроследованное расстояние при прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом в движении поездов.

7. Отказ в бесплатном предоставлении своевременной и достоверной информации о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проезда пассажиров и перевозок багажа, грузобагажа, времени работы железнодорожных билетных касс, камер хранения, расположении вокзальных помещений, об оказываемых услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах.

8. Отказ в принятии для перевозки багажа, необеспечение его сохранности в пути следования.

За совершение указанных правонарушений, а также нарушения положений договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

перевозчик несёт ответственность. На пассажирские перевозки распространяется содержащийся в п. 2 ст. 793 Гражданского кодекса Российской Федерации запрет на соглашения транспортных организаций с пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика. Такие соглашения недействительны. Вместе с тем нет никаких препятствий для признания правомерности соглашений сторон договора перевозки о повышении ответственности перевозчика.

Статья 793 Гражданского кодекса Российской Федерации содержит общие положения об ответственности за нарушение обязательств. Статья 795 посвящена ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира, ст. 796 – ответственности перевозчика в случаях утраты, недостачи и повреждения (порчи) груза или багажа, ст. 800 – ответственности перевозчика в случае причинения вреда жизни и/или здоровью пассажира.

Перевозчик обязан доставить багаж в срок, который обусловлен временем движения поезда до пункта назначения. Багаж считается утраченным, если по истечении 10 суток с момента, когда багаж должен прибыть к пункту назначения, он не был доставлен. Пассажир в данной ситуации вправе требовать возмещения стоимости. Таким образом, ответственность за утрату багажа ограничена его стоимостью.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, возмещается перевозчиком в следующих случаях.

1. Утраты, недостачи или повреждения багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной стоимости.

2. Утраты или недостачи багажа – в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

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

Необходимо закрепить в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации ответственность перевозчика не только за утрату багажа, но и за утрату ручной клади. В том случае, когда её хранение предусмотрено в специальных ячейках и контейнерах, расположенных непосредственно на железнодорожном транспорте и вокзалах. В связи с чем следует дополнить статьи 91 и 107 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации нормами об утрате наравне с багажом ручной клади.

Дополнительные нормы об ответственности содержится в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации. В качестве основных форм ответственности сторон при нарушении договора перевозки пассажира можно указать взыскание неустойки (штрафа, пени) и частичное или полное возмещение убытков потерпевшей стороне. Так, ст. 110 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации установлен размер штрафа за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную

станцию назначения, который составляет 3 % стоимости проезда за каждый час задержки, но при этом ограничен размером стоимости проезда. Данный штраф уплачивается перевозчиком пассажиру.

Законодательством установлены обстоятельства, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира к месту назначения. Перевозчик подлежит освобождению ответственности, если просрочка обусловлена одним из следующих обстоятельств [53, с. 188].

1. Непреодолимой силой.

2. Необходимостью устранения неисправности железнодорожного транспорта, угрожающей жизни или здоровью пассажира.

3. Иными обстоятельствами, не зависящими от перевозчика.

Доказательство наличия таких обстоятельств возлагается на перевозчика.

Статья 113 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации устанавливает, что перевозчик несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. Перевозчик обязан в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни, гражданам, имеющим в соответствии с гражданским законодательством право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, заплатить денежную компенсацию размер которой ограничен двумя миллионами рублей. Размер компенсации определяется исходя из характера и степени повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Данная компенсация подлежит распределению между гражданами, имеющими право на ее получение, соразмерно количеству таких граждан.

В том случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни или здоровью, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации. В данном случае вред возмещается в соответствии с положениями гражданского законодательства РФ.

Рассмотрим пример из судебной практики. Карталинский транспортный прокурор обратился в защиту интересов Л.Б. Виноградовой с иском к ООО «Российские железные дороги», ОАО «Свердловская пригородная компания», ОАО «Страховое общество «ЖАСО» о взыскании в равных долях расходов на лечение. В обоснование требований указал, что 24 января 2014 года Л.Б. Виноградова следовала из г. Челябинска до ст. Карталы электропоездом № 6841 сообщением «Челябинск-Троицк», на ст. Троицк осуществляется пересадка пассажиров на электропоезд № 6541 сообщением «Троицк-Карталы». Осуществляя пересадку, спускаясь по ступенькам электропоезда № 6841 сообщением «Челябинск-Троицк» Л.Б. Виноградова поскользнулась на обледеневших ступеньках электропоезда и упала на платформу, ударившись головой об асфальт. В связи с полученной травмой истец находилась на стационарном лечении в период с 27 января 2014 года по 10 февраля 2014 года, ей был установлен диагноз.

Троицкий городской суд Челябинской области обосновано при рассмотрении дела руководствовался положениями главы 59 Гражданского Кодекса Российской Федерации при решении вопроса об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира.

Статьей 80 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации установлено, что перевозчики и владельцы инфраструктур должны обеспечивать безопасность перевозок пассажиров и багажа, а также качественное обслуживание пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, пассажирских платформах и в поездах. Данная обязанность подразумевает, что пассажирские вагоны, а также вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны находиться в исправном техническом состоянии и соответствовать требованиям строительных и санитарных норм, правил, положениям иных нормативных актов.

В связи с чем суд первой инстанции иски требования удовлетворил, Челябинский областной суд оставил решение Троицкого городского суда без изменения [43].

Следовательно, в нормативных правовых актах прослеживается тенденция ограничения размера ответственности перевозчика реальным ущербом. Однако подобный подход не соответствует принципу равенства сторон договора.

Более того, следует отметить, что в том случае, если пассажиру был причинен вред здоровью, который повлек за собой утрату трудоспособности, пассажир вправе требовать компенсации утраченного заработка. Так, Г.В. Кузянина обратилась в Советский районный суд г. Челябинска с иском к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» о взыскании утраченного заработка, указав, что 09 января 2009 года на станции Межозерная электропоездом № 6256, принадлежащим ОАО «РЖД», в момент высадки ей были причинены закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга, перелом правого бедра, ушиб плеча, утрачена профессиональная трудоспособность. Требования Истицы были удовлетворены судом первой инстанции и оставлены Челябинским областным судом без изменения [44].

Особенности ответственности перевозчика за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом происходят в том числе из особого правового статуса пассажира, в качестве которого выступает физическое лицо. Следовательно, пассажир вправе использовать средства защиты своих прав по договору перевозки, закрепленные в Законе «О защите прав потребителей». Закон РФ «О защите прав потребителей» помимо неустойки предусматривает право потребителя требовать возмещения всей суммы убытков, которые ему были причинены, таким образом, убытки подлежат возмещению в полной сумме сверх неустойки, установленной законом или договором. В связи с этим возникает вопрос об обоснованности ограничения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом.

Другая проблема, связанная с применением к отношениям по договору

перевозки пассажира законодательства о защите прав потребителей, заключается в наличии у пассажира права требовать компенсации морального вреда, причиненного ему в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения перевозчиком обязательств по договору перевозки пассажира. В юридической литературе распространена точка зрения 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 частности вправе требовать возмещения ему на основании ст. 15 Закона причиненных моральных убытков (опоздание на объявленное мероприятие, состыкованный последующий маршрут и т. д.)» [55, с. 207].

Данный вывод подтверждается также положениями п. 2 ст. 1099 Гражданского кодекса Российской Федерации, более того, согласно ст. 1100 Гражданского кодекса Российской Федерации 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 Гражданского кодекса Российской Федерации нашли свое отражение в правоприменительной практике.

Так, например, С. обратился в Советский районный суд г. Челябинска с иском к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов – структурному подразделению Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» о защите прав потребителя.

В обоснование исковых требований указал, что 28 ноября 2012 года примерно в 15 часов истец прибыл на железнодорожный вокзал г. Челябинска. Несмотря на предъявление проездного билета до г. Смоленска на 28 ноября 2012 года в 20 часов 05 минут, ему было отказано в бесплатном пользовании туалетом. Отказ мотивирован распоряжением начальника Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов – структурного подразделения Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» «О мерах по обеспечению права бесплатного пользования залами ожидания и санитарными комнатами (туалетами) на железнодорожных вокзалах Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов – структурного подразделения Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», которым определено время бесплатного пользования санитарными комнатами в течение двух часов до отправления или с момента прибытия поезда на станцию по предъявлению проездного документа. Полагал, что действиями ответчиков нарушены его права потребителя. Просил взыскать с ответчиков в его пользу компенсацию морального вреда. Советским районным судом г. Челябинска в удовлетворении исковых требований было

отказано. Разрешая спор и отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции исходил из того, что спорные правоотношения не регулируются нормами Закона РФ «О защите прав потребителей». Однако Челябинский областным суд, рассматривая апелляционную жалобу истца, посчитал решение суда первой инстанции необоснованным и подлежащим отмене. В обоснование решения суд указал, что в соответствии с преамбулой Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей» от 07 февраля 1992 г. № 2300–1. Настоящий закон регулирует отношения, возникающие между потребителями и изготовителями, исполнителями, продавцами при продаже товаров (выполнении работ, оказании услуг). При этом, потребителем является гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Исполнителем является организация независимо от ее организационно-правовой формы, а также индивидуальный предприниматель, выполняющие работы или оказывающие услуги потребителям по возмездному договору.

Принимая во внимание, что спорные правоотношения между сторонами возникли из договора перевозки пассажира, целью заключения которого являлось удовлетворение личных нужд истца, к ним подлежат применению общие правила Закона Российской Федерации «О защите прав потребителей».

В соответствии со статьей 15 Закона Российской Федерации от 07 февраля 1992 г. № 2300–1 «О защите прав потребителей» моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения, в том числе, продавцом прав потребителя подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом и не зависит от размера возмещения имущественного вреда. Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков [6].

Из разъяснений, содержащихся в пункте 45 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2012 года № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» следует, что при решении судом вопроса о компенсации потребителю морального вреда достаточным условием для удовлетворения иска является установленный факт нарушения прав потребителя [31].

С учетом изложенных обстоятельств Челябинским областным судом было принято решение об удовлетворении исковых требований [42].

Привлечение перевозчика к гражданско-правовой ответственности в обязательствах пассажирских перевозок характеризуется некоторыми процессуальными особенностями. В отличие от общего обязательного досудебного (претензионного) урегулирования споров, связанных с перевозкой грузов, порядок обращения к перевозчикам с требованиями, возникающими из неисполнения или ненадлежащего исполнения договоров пассажирских перевозок, не унифицирован. В ст. 121 Устава железнодорожного транспорта

Российской Федерации сказано о том, что претензии по договорам перевозки пассажиров могут быть предъявлены. Применительно к перевозке багажа обязательный претензионный порядок разрешения споров предусмотрен ст. 125 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. Данное процессуальное различие в процедуре защиты нарушенных прав при перевозке людей и вещей также усиливает аргументацию в пользу признания существования отдельного договора перевозки багажа.

Нарушение пассажиром предусмотренных транспортным законодательством сроков предъявления претензий, в том числе при осуществлении для соответствующих требований обязательного досудебного обращения к перевозчику, не является основанием к отказу в судебной защите, так как это противоречит ст. 46 Конституции РФ [3] и Закону о защите прав потребителей [6].

3.3 Права, обязанности и ответственность пассажира по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом

Пассажир, прежде всего, вправе приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд до указанной им железнодорожной станции назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров. Пассажир имеет право занять место указанное в билете. В том случае, когда пассажиру не может быть предоставлено место, указанное в билете, перевозчик обязан предоставить ему аналогичное или место более высокой категории без взимания дополнительной платы. Пассажир может быть предложено и место категорией ниже, чем указана в билете, однако при это разница в стоимости подлежит возврату пассажиру. Пассажир вправе отказаться от предложенной замены места, в данном случае у перевозчика возникает обязанность по возврату стоимости проезда [53, с. 184].

Пассажир вправе также провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, бесплатно провозить с собой вещи (ручную кладь) массой согласно установленным весовым нормам. При превышении установленного веса пассажир вправе провозить ручную кладь в качестве багажа за отдельную плату. Таким образом, ручная кладь отличается от багажа тем, что не подлежит оплате. Более того, багаж сдается перевозчику и может храниться в отдельном вагоне, в то время как ручная кладь находится при пассажире, в специальных отсеках, предусмотренных для хранения ручной клади. В связи с чем за сохранность (целостность) багажа ответственность лежит на перевозчике, а за целостность и сохранность ручной клади отвечает пассажир.

Однако, следует согласиться с точкой зрения А.В. Дудченко, что подобная ситуация противоречит положениям гл. 47 Гражданского кодекса Российской Федерации, посвященным договору хранения [58, с. 133]. Дело в том, что некоторая ручная кладь и другие вещи не могут всё время находиться непосредственно при пассажире: они помещаются в специальные отсеки, контейнеры для ручной клади, остаются в вагонах и т. п. при выходе пассажира. При этом доступ посторонних лиц к вещам пассажира не исключён. Проходя по вагону, работники перевозчика и сторонние лица могут украсть вещи пассажира.

Обеспечение сохранности вещей во время перевозки, как и обязанность по поддержанию порядка в салоне транспортного средства, возлагается на перевозчика: на вокзалах – это охрана, в поездах – обслуживающий персонал. В сложившейся ситуации целесообразно предусмотреть в законодательстве ответственность перевозчика за утрату и повреждение ручной клади, если он не обеспечил установку замков в вагонах-купе и контейнерах для ручной клади. При этом ключ должен находиться только у пассажира и соответствующего работника перевозчика.

Пассажир вправе сделать одну остановку в пути, предупредив об этом перевозчика, с продлением срока годности билета на срок не более чем на десять суток.

Более того, пассажир вправе отказаться от договора до начала перевозки или в пути следования. Отказ может быть вынужденным (болезнь, задержка рейса) и добровольным.

При вынужденном отказе пассажиру возвращаются деньги по неиспользованному полностью или частично билету. Последствия добровольного отказа зависят от времени отказа. Возвращаемая пассажиру часть стоимости проезда обратно пропорциональна количеству времени, оставшемуся до отправления транспортного средства. Так при возврате билета за 8 восемь часов до отправления поезда пассажир вправе получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты, а при отказе менее чем за два часа до отправления поезда получить обратно лишь стоимость билета.

Более того, законодательством установлено право пассажира добровольно осуществить страхование от несчастных случаев на железнодорожном транспорте.

Основная обязанность пассажира – уплата провозных платежей. Приобретение билета подразумевает исполнение данной обязанности, за исключением случаев предоставления пассажиру права бесплатного проезда.

При наличии договора страхования пассажир вправе обратиться к страховой компании о возмещении причиненного вреда, однако данное право пассажиром не возникает напрямую из договора перевозки, а опосредованно им.

Рассмотрим пример из судебной практики. М.Ю. Ижевская обратилась в Советский районный суд г. Челябинска суд с требованиями к ЗАО «ЮЖУРАЛЖАСО» о взыскании страховой выплаты. В обоснование своих требований истица указала, что 05 февраля 2011 года во время следования железнодорожного состава получила перелом левой ключицы, по поводу которого до 16 марта 2011 года находилась на лечении. В качестве одного из доказательств М.Ю. Ижевская предоставила акт снятия с поезда, в котором наряду с обозначенной трамвай было указано, что истица находилась в состоянии алкогольного опьянения. Суд первой инстанции принял решение об отказе в удовлетворении исковых требований, указав, что травма была получена истицей в результате алкогольного опьянения. Более того, Истица нарушила правила перевозок пассажиров, в связи с чем была снята с поезда. Однако Челябинский областной суд решение суда первой инстанции отменил, указав, что, ответчиком

не представлено суду доказательств получения М.Ю. Ижевской травмы вследствие нарушения ею правил проезда на транспорте. Истице было выплачено установленное договором страхования страховое возмещение [41].

Пассажиры при следовании на железнодорожном транспорте обязаны соблюдать установленные правила, среди которых правила соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций и др.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности [11, ст. 131].

Далее представлены основные правонарушения пассажира [71, с. 163].

1. Искажение наименования багажа, грузобагажа, а также сведений о свойствах багажа, грузобагажа, при перевозке которых требуются особые меры предосторожности.

2. Полная или частичная утрата, повреждение (порча) пассажиром имущества железнодорожного транспорта, в том числе предоставленного ему в пользование в процессе перевозки.

В пути следования проводник вагона принимает меры к недопущению проезда безбилетных пассажиров и провозу ручной клади сверх установленной нормы. Проводник вагона предупреждает пассажиров при посадке в вагон о том, чтобы они не забыли проездные документы (билеты) у провожающих. Посадка пассажиров производится в вагон, указанный в проездном документе (билете). На промежуточных по ходу следования поезда станциях пассажиры при посадке допускаются с проездными документами (билетами) в любой вагон.

Пассажир может быть удален из поезда в следующих случаях.

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

2. Медицинскими работниками – в случае болезни пассажира, препятствующей возможности его дальнейшей поездки или угрожающей здоровью других пассажиров, если нет возможности поместить его отдельно. Пассажир удаляется из поезда лишь на той железнодорожной станции, где имеются необходимые лечебные учреждения [75]. В этом случае перевозчик по желанию пассажира обеспечивает возвращение ему средств в размере стоимости проезда за непроследованное расстояние за вычетом стоимости плацкарты или делает отметку об остановке и продлении срока действия проездного документа (билета) на время болезни, подтвержденной документами лечебного учреждения.

3. Работниками перевозчика, на которых в установленном порядке возложено

осуществление контроля за наличием у пассажиров проездных документов (билетов), – если пассажир проезжает без проездного документа (билета) или по недействительному проездному документу (билету) и отказывается оплатить стоимость проезда в порядке, определяемом Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа.

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

Следует отметить, что пассажир как потребитель, помимо указанных выше норм Гражданского Кодекса и Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, пользуется правами, предоставленными ему в соответствии с Законом РФ от 07.02.1992 г. № 2300–1 «О защите прав потребителей», а также иными правовыми актами.

Охрана законных интересов пассажира обеспечивается также путем страхования его жизни и здоровья от несчастных случаев на период поездки железнодорожным транспортом.

Выводы по разделу 3

Договор перевозки пассажиром железнодорожным транспортом – это договор, в силу которого перевозчик обязуется перевезти пассажира железнодорожным транспортом в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить железнодорожным транспортом 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. Договор перевозки пассажиров и договор перевозки багажа находятся в неразрывной связи.

Договор перевозки пассажиров железнодорожным транспортом заключается в письменной форме, о чем свидетельствует выдача пассажиру проездного документа. При этом существенными условиями договора выступают предмет и срок. Основной обязанностью перевозчика является перевозка пассажира из одного пункта в другой, а основная обязанность перевозчика заключается, в свою очередь, в оплате перевозки.

За невыполнение или ненадлежащее выполнение перевозчиком и/или пассажиром своих обязанностей, они несут ответственность, предусмотренную Гражданского кодекса Российской Федерации и Уставом железнодорожного транспорта. Следует отметить, что ответственность перевозчика носит ограниченный характер. Об этом свидетельствуют основания освобождения от ответственности, а также установленный размер возмещения вреда.

Перевозчик, в свою очередь, являясь потребителем по договору перевозки

пассажиров, вправе защищать свои права на основании Закона «О защите прав потребителей», в том числе требовать компенсации морального вреда.

Правовое регулирование договора перевозок пассажиров железнодорожным транспортом не лишено недостатков, среди которых возможность неопределенности срока перевозки, возложение на пассажира ответственности за сохранность ручной клади и т. д. В связи с чем представляется необходимым внесение соответствующих изменений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Роль транспорта в повышении конкурентоспособности российской экономики очевидна. Транспорт обеспечивает единство национальных товарных рынков, взаимосвязь регионов, подвижность граждан. Одним из путей повышения эффективности транспорта является тщательное правовое регулирование перевозок, позволяющее гарантировать соблюдение прав и законных интересов участников, складывающихся в данной отрасли хозяйства правоотношений. Инструментом этого выступает договор перевозки – один из важнейших и распространенных хозяйственных договоров, эффективность которого немыслима без успешной работы норм, регулирующих правовое положение и ответственность перевозчика и пассажира (грузоотправителя).

На основе изученного материала можно сделать следующие выводы.

Договор железнодорожной перевозки представляет собой договор, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) обязуется перевезти груз, пассажира и/или багаж в пункт назначения железнодорожным транспортом, а другая сторона (отправитель груза, пассажир) обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

Правовое регулирование общих положений договора перевозки осуществляется главой 40 Гражданского кодекса РФ, особенности правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом отражены в Уставе железнодорожного транспорта РФ. Однако принятое большое количество разрозненных подзаконных актов, регулирующих вопросы перевозки грузов, пассажиров и т. д. Подобная разрозненность норм, касающихся перевозки железнодорожным транспортом приводит к трудностям при их правоприменении. Создается ситуация, при которой принимаемые многочисленные отраслевые нормативно-технологические акты не имеют надлежащей правовой базы, а также могут входить в противоречие между собой. В связи с чем, необходима систематизация законодательства по вопросам железнодорожной перевозки.

Можно выделить два основных вида договора железнодорожной перевозки: договор железнодорожной перевозки грузов и договор перевозки пассажиров железнодорожным транспортом.

В Гражданском кодексе Российской Федерации и Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации содержатся несколько различные определения договора перевозки. Для приведения их к единообразному виду представляется необходимым внести изменения в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, изложив определение договора перевозки груза железнодорожным транспортом, содержащиеся в абз.2 ст. 25 в следующей редакции:

«По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить железнодорожным транспортом, вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), который обязуется принять груз и уплатить за перевозку груза установленную плату». Аналогичные изменения необходимо внести в универсальное для всех

видов транспорта определение договора перевозки груза, целесообразно закрепить предложенное определение в ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Более того, статья 785 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливает порядок заключения договора отличной от предусмотренного ст. 25 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. Согласно положениям Гражданского кодекса Российской Федерации, груз передается перевозчику в качестве подтверждения заключения договора перевозки грузов.

Поэтому, необходимо в целях исключения различного понимания правовой природы договора, неоднозначного толкования рассматриваемых норм при практической реализации, а также устранения несоответствий между положениями ст. 25 Устава железнодорожного транспорта и ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, содержание ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации привести в соответствие ст. 25 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. В связи с чем целесообразно изложить ч. 2 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации в следующей редакции:

«Заключение договора перевозки груза подтверждением составлением в соответствии с правилами перевозок грузов грузоотправителем накладной при предъявлении груза к перевозке и представлением ее перевозчику вместе с другими документами, предусмотренными нормативными правовыми актами и выдачей перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза, кроме морского транспорта, на котором перевозчик по требованию отправителя груза обязан выдать ему коносамент, подтверждающий заключение договора морской перевозки груза, в установленном законом порядке».

Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации установлены права, обязанности и ответственность сторон договора железнодорожной перевозки грузов. Соответствующими правами и обязанностями наделены не только перевозчик и грузоотправитель, но и грузополучатель. Следовательно, можно сделать вывод, что грузополучатель также является стороной договора перевозки, в том случае если им является лицо, отличное от грузоотправителя.

Одним из прав перевозчика является право проверять достоверность информации, указанной грузоотправителем в транспортных железнодорожных накладных. При этом в судебной практике имеет место значительное количество споров о перегрузе в результате искажении информации, указанной транспортной накладной. Более того, указание грузоотправителем недостоверных сведений может привести к существенному причинению вреда и возникновению чрезвычайных ситуаций. Таким образом, необходимо предусмотреть в законодательстве случаи обязательной проверки перевозчиком сведений, указанных в транспортной накладной. Обязательность проверки может быть привязана к свойствам груза или его весу.

Положения об ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки грузов не лишены недостатков. В частности, ст. 104 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации в случае повреждения

вагонов и контейнеров устанавливает только возможность компенсации их фактической стоимости. В то же время, как представляется целесообразным предусмотреть возможность ремонта повреждённых вагонов и контейнеров с возмещением стоимости их ремонта.

Договор перевозки пассажиров железнодорожным транспортом имеет такие существенные условия как предмет и срок. Однако в это же время ст. 792 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливает обязанность перевозчика доставить пассажира, багаж в пункт назначения в сроки, определяемые в порядке, а при их отсутствии – в разумный срок. Однако срок перевозки как существенное условие договора, должен быть четко определенным. В связи с чем необходимо изложить статью 792 Гражданского кодекса Российской Федерации в следующей редакции: «Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами».

Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации определены права и обязанности перевозчика и пассажира, а также ответственность за их неисполнение или ненадлежащее исполнение. К основной обязанности перевозчика относится доставить пассажира в пункт назначения. Пассажир вправе перевозить с собой багаж и ручную кладь. При этом ответственность за сохранность багажа несёт перевозчик, а за сохранность ручной клади – пассажир. Подобная ситуация представляется необоснованной, так как ручная кладь хранится в специальных отсеках поезда, более того на перевозчике лежит обязанность по обеспечению безопасности перевозки. Соответственно, необходимо закрепить в Уставе железнодорожного транспорта ответственность перевозчика не только за утрату багажа, но и за утрату ручной клади. В том случае, когда её хранение предусмотрено в специальных ячейках и контейнерах, расположенных непосредственно на железнодорожном транспорте и вокзалах. В связи с чем следует дополнить статьи 91 и 107 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации нормами об утрате наравне с багажом ручной клади.

Законодательством РФ установлена ограниченная ответственность перевозчика, которая заключается в установленном размере компенсации или неустойки. В то же самое время к пассажиру является потребителем в соответствии с Законом «О защите прав потребителей», который предусматривает возможность взыскания сверх неустойки причиненных убытков. В связи с чем необходимо однозначно в законодательстве вопрос о возможности пассажира требовать возмещения всей суммы убытков.

Следующей проблемой является возможность применения к договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом положений Закона «О защите прав потребителей», устанавливающих право потребителя требовать компенсацию морального вреда от перевозчика. Судебная практика исходит из наличия у пассажира такого права. Соответственно, целесообразно изложить абз. 3 ст. 110 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации в следующей редакции: «Пассажир также вправе потребовать возмещения иных

причиненных ему убытков, а также компенсации морального вреда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

Предложенные изменения позволят устранить вопросы, возникающие на практике при применении положений о договоре железнодорожной перевозки, а также будут способствовать систематизации и совершенствованию законодательства по рассматриваемому вопросу.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 29 августа 1924 г. – СПС «Консультант Плюс».
2. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2015). – СПС «Консультант Плюс».
3. Конституция Российской Федерации: Принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51–ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14–ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – Ст. 410.
6. Закон РФ от 07.02.1992 г. № 2300–1 «О защите прав потребителей» // Российская газета. – 1996. – 16 января.
7. Федеральный закон от 17.08.1995 г. № 147–ФЗ «О естественных монополиях» // Российская газета. – 1995. – 24 августа.
8. Федеральный закон от 25.08.1995 г. № 153–ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» // Российская газета. – 1995. – 30 августа.
9. Федеральный закон от 27.12.2002 г. № 184–ФЗ «О техническом регулировании» // Российская газета. – 2002. – 31 декабря.
10. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Российская газета. – 2003. – 18 января.
11. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18–ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета. – 2003. – 18 января.
12. Федеральный закон от 27.02.2003 г. № 29–ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // Российская газета. – 2003. – 05 марта.
13. Федеральный закон от 30.06.2003 г. № 87–ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Российская газета. – 2003. – 03 июля.
14. Федеральный закон от 04.05.2011 г. № 99–ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Российская газета. – 2011. – 06 мая.
15. Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета. – 1996. – 21 мая.
16. Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации» // Российская газета. – 2010. – 19 марта.
17. Постановление Правительства РФ от 15.12.2004 г. № 787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте» // Российская газета. – 2004. – 18 декабря.
18. Постановление Правительства РФ от 21.03.2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» // Собрание

- законодательства РФ. – 2012. – № 14. – Ст. 1629.
19. Распоряжение Правительства РФ от 19 мая 2014 г. № 857–р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 21. – Ст. 2755.
 20. Приказ Министерства путей сообщения РФ от 16 июня 2003 г. № 20 «Об утверждении Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом» // Российская газета. – 2003. – 20 июня.
 21. Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 30 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах» // Российская газета. – 2003. – 20 июня.
 22. Приказ Минтранса России от 21.08.2012 г. № 322 «Об установлении форм электронных проездных документов (билетов) на железнодорожном транспорте» // Российская газета. – 2012. – 09 ноября.
 23. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. – 2014. – 01 августа.
 24. Приказ Минтранса России от 07 августа 2015 г. № 245 «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом». – СПС «Консультант Плюс».
 25. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТФ) 1980 г. – СПС «Консультант Плюс».
 26. Закон СССР от 08.12.1961 г. «Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» // Ведомости ВС СССР. – 1961. – № 50. – Ст. 525. Утратил силу.
 27. Гражданский кодекс РСФСР от 11.06.1964 г. // Ведомости ВС РСФСР. – 1964. – № 24. – Ст. 407. Утратил силу.
 28. Определение Конституционного Суда РФ от 06.12.2001 г. № 255–О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы граждан Ежова Владимира Николаевича и Варзугиной Юлии Александровны на нарушение их конституционных прав статьей 80 Федерального закона «Об акционерных обществах» // Вестник Конституционного Суда РФ. – 2002. – № 2.
 29. Постановление Пленума ВАС РФ от 15.04.1992 г. № 735 «О действии инструктивных указаний Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации». – СПС «Консультант Плюс».
 30. Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». – СПС «Консультант Плюс».
 31. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2012. – № 9.

32. Постановление Президиума ВАС РФ от 09.04.2015 г. № ВАС–17674/14 по делу № А76–20597/2013. – СПС «Консультант Плюс»
33. Постановление ФАС Уральского округа от 30.03.2018 г. № Ф09–2193/10–С5 по делу № А76–15453/2017–12–618. – СПС «Консультант Плюс».
34. Постановление ФАС Уральского округа от 05.06.2016 г. № Ф09–2569/16 по делу № А76–8690/2015. – СПС «Консультант Плюс».
35. Постановление ФАС Уральского округа от 21.11.2017 г. № Ф09–7134/17 по делу № А76–2330/2017. – СПС «Консультант Плюс».
36. Постановление ФАС Уральского округа от 10.06.2018 г. № Ф09–2928/17 по делу № А76–18776/2016. – СПС «Консультант Плюс».
37. Постановление ФАС Уральского округа от 03.08.2018 г. № Ф09–5150/18 по делу № А76–21312/2017. – СПС «Консультант Плюс».
38. Постановление ФАС Уральского округа от 04.08.2015 г. № Ф09–4790/15 по делу № А76–31417/2014. – СПС «Консультант Плюс».
39. Постановление ФАС Уральского округа от 09.02.2016 г. № Ф09–11899/15 по делу № А76–21651/2014. – СПС «Консультант Плюс».
40. Постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 05.08.2015 г. № 18АП–7449/2015 по делу № А76–786/2015. – СПС «Консультант Плюс».
41. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 03.09.2018 г. № ГА–006991–02/2018. – <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
42. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 29.04.2018 г. по делу № 11–4286/2018. – <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
43. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 12.05.2017 г. по делу № ГА–003277–02/2017. – <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
44. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 22.12.2017 г. № ГА–010864–02/2016. – <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
45. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 14.04.2015 г. по делу № 11–4097/2015. – СПС «Консультант Плюс».
46. Апелляционное определение Челябинского областного суда от 7 июля 2016 г. по делу № 11–7200/2016. – <http://bsa.chel-oblsud.ru>.
47. Александров-Дольник, М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107.
48. Алешина, А.В. Международное частное право: уч.-метод. комплекс / А.В. Алешина, В.А. Косовская. – Ростов н/Д.: Феникс, 2015. – 162 с.
49. Арутюнова, А.А. Проблемы правового регулирования ответственности сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом / А.А. Арутюнова, Е.А. Левицкая // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2017. – № 1–5. – С. 28–34.
50. Баукин, В.Г. Источники правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта / В.Г. Баукин // Правоведение. – 2014. – № 2. – С. 76–90.
51. Бобылев, А.И. Правотворчество субъектов права в сфере железнодорожного

- транспорта // Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железнодорожного транспорта: сб. науч. статей. Вып. 4 / А.И. Бобылева, Н.А. Духно. – М.: Норма, 2018. – 211 с.
52. Брагинский, М.И. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2013. Кн. 4. – 910 с.
53. Геворкян, Т.В. Некоторые вопросы защиты прав пассажиров в сфере транспортного обслуживания / Т.В. Геворкян, Л.С. Надергулова // Актуальные вопросы современной науки. – 2014. – № 33. – С. 180–190.
54. Гражданское право. Учебник / под ред. С.С. Алексеева. – М.: Проспект, 2018. – 440 с.
55. Гражданское право: учебник / под ред. О.Н. Садикова. – М.: КОНТРАКТ, ИНФРА-М, 2017. – 608 с.
56. Гражданское право: учебник: в 3 т. / под ред. А.П. Сергеева. – 2015. – 800 с.
57. Джобава, Н.А. Устав железнодорожного транспорта РФ и некоторые особенности договора перевозки грузов / Н.А. Джобава // Ленинградский юридический журнал. – 2017. – № 1. – С. 108–128.
58. Дудченко, А.В. Договор перевозки пассажира и багажа: основные черты и ответственность сторон / А.В. Дудченко // Власть Закона. – 2018. – № 2. – С. 130–134.
59. Дудченко, А.В. Особенности гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажиров / А.В. Дудченко // Общество и право. – 2015. – № 3. – С. 335–337.
60. Душина, И.Н. Понятие и правовая природа договора железнодорожной перевозки грузов / И.Н. Душина // Право и политика. – 2017. – № 9. – С. 146–149.
61. Егиазаров, В.А. Транспортное право: учебник / В.А. Егиазаров. – М.: Юстицинформ, 2016. – 608 с.
62. Иоффе, О.С. Гражданское право. Избранные труды. В 4 томах. Том 2. / О.С. Иоффе. – М.: Статут, 2016. – 784 с.
63. Камышанский, В.П. Сущность обязанностей грузополучателя по договору перевозки груза / В.П. Камышанский, В.Г. Федорова, В.Е. Карнушин // Гуманитарные исследования. – 2015. – № 4. – С. 259–264.
64. Карев, Д.А. Система нормативно-правовых актов, регулирующих договоры оказания услуг по организации и сопровождению железнодорожных перевозок / Д.А. Карев // Теория и практика общественного развития. – 2018. – № 2. – С. 227–230.
65. Касаткина, А.С. Современное правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа / А.С. Касаткина // Международное публичное и частное право. – 2018. – № 6. – С. 27–31.
66. Ковалев, В.В. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом по российскому законодательству: автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. / В.В. Ковалев. – СПб., 2015. – 21 с.
67. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской

- Федерации / под ред. В.А. Вайпана. – М.: Юстицинформ, 2017. – 232 с.
68. Ларин, О.Н. Факторы обеспечения безопасности на железных дорогах / О.Н. Ларин, Д.Э. Тарасов // Приложение к журналу Мир транспорта. – 2015. – № 2. – С. 110–115.
 69. Лачуев, К.Г. Принятие товара грузополучателем: коллизии Гражданского кодекса и Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации / К.Г. Лачуев // Пробелы в российском законодательстве. – 2018. – № 4. – С. 104–107.
 70. Ломакина, И.Г. К вопросу об ответственности перевозчика при оказании услуг железнодорожной перевозки / И.Г. Ломакина // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2017. – № 18. – С. 77–84.
 71. Маштаков, И.В. Гражданские правонарушения, возникающие при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом / И.В. Маштаков // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право. – 2016. – № 2. – С. 160–165.
 72. Микрюков, В. Договоры пассажирских перевозок / В. Микрюков, Г. Микрюкова // Хозяйство и право. – 2015. – № 2. – С. 14–34.
 73. Молчанов, В.В. Договор перевозки пассажира и багажа внутренним водным транспортом / В.В. Молчанов // Законодательство. – 2017. – № 10. – С. 55–65.
 74. Морозов, С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие / С.Ю. Морозов. – М.: Юрайт, 2018. – 531 с.
 75. Никульникова, О.В. Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (постатейный) / О.В. Никульникова, И.Б. Внукова, Е.Ю. Буряк. – СПС «Консультант Плюс».
 76. Рапопорт, Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки / Л.И. Рапопорт // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. – Харьков, 1957. – С. 171–173.
 77. Стребкова, О.С. К вопросу о правовом статусе перевозчика по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом / О.С. Стребкова // Юридический мир. – 2018. – № 8. – С. 35–37.
 78. Тарасов, М.А. Договор перевозки по советскому праву / М.А. Тарасов. – М. Водтрансиздат, 1954. – 180 с.
 79. Телегина, В.А. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов: Учебное пособие / В.А. Телегина. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. – 79 с.
 80. Холодионова, Ю.В. Особенности ответственности перевозчика за несохранную перевозку в обязательствах железнодорожной перевозки грузов / Ю.В. Холодионова // Наука и современность. – 2017. – № 15. – С. 181–187.
 81. Холодионова, Ю.В. Проблемы терминологии понятия «договор перевозки грузов» в обязательствах железнодорожной перевозки грузов / Ю.В. Холодионова // Проблемы современной науки. – 2018. – № 4. – С. 172–178.
 82. Шершеневич, Г.Ф. Учебник русского гражданского права. Т. 1 /

- Г.Ф. Шершеневич. – М.: Статут, 2005. – 461 с.
83. Яичков, К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому / К.К. Яичков. – М.: Изд-во АН СССР, 1968. – 288 с.
84. International Encyclopedia of Comparative Law. V. XII. Ch. 1. – 152 p.