

- Шалайкин Руслан Николаевич
И.о. заведующего кафедрой гражданского права и процесса
Юридический институт НИУ «БелГУ»,
(Белгород, Россия)
Чабаненко Лариса Владимировна
Студентка магистр второго курса очной формы обучения группы 01001912
магистерской программы: Гражданское право, семейное право,
международное частое право
Юридический институт НИУ «БелГУ»,
Стребков Никита Валерьевич
Студентка магистр второго курса очной формы обучения группы 01001912
магистерской программы: Гражданское право, семейное право,
международное частое право
Юридический институт НИУ «БелГУ»,
Хашаева Диана Адлановна
Студентка магистр второго курса очной формы обучения группы 01001912
магистерской программы: Гражданское право, семейное право,
международное частое право
Юридический институт НИУ «БелГУ»,
Ходеев Александр Максимович
Студентка магистр второго курса очной формы обучения группы 01001912
магистерской программы: Гражданское право, семейное право,
международное частое право
Юридический институт НИУ «БелГУ»,
Чеботарев Павел Сергеевич
Студентка магистр второго курса очной формы обучения группы 01001912
магистерской программы: Гражданское право, семейное право,
международное частое право
Юридический институт НИУ «БелГУ»,

Особенности правового регулирования перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

В настоящее время изучение регулирования договорных правоотношений, возникающих в сфере перевозки любым видом транспорта, представляется особенно востребованным в силу развитости транспортной системы и потребности в постоянном сообщении между всеми населенными пунктами Российской Федерации.

Деятельность по осуществлению перевозок достаточно подробно регулируется гл. 50 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее –

ГК РФ)¹, а также рядом транспортных уставов и кодексов, что в совокупности именуется транспортным законодательством. Отметим, что нормы ГК РФ регулируют институт перевозки лишь в общем виде, детальное регулирование осуществляется всей совокупностью транспортных нормативных правовых актов.

Договор перевозки пассажиров и багажа является консенсуальным, двусторонне обязывающим, возмездным и публичным. Он заключается между гражданином-потребителем (либо в его интересах) и перевозчиком, являющимся субъектом предпринимательства. Его предметом является оказание услуг по перевозке, стоимость которые подчиняется требованиям закона, которые связаны с публичным характером этого договора. Форма данного договора является несколько необычной, поскольку его заключение удостоверяется билетом, который, хотя и содержит все условия договора, все же не является типичным документом, удостоверяющим письменную форму договора.

Перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом является наиболее распространенным, ведь большая часть граждан нашей страны ежедневно пользуется услугами автобусов, троллейбусов и трамваев для того, чтобы добраться на работу или учебу. Кроме того, именно автобусные перевозки являются наиболее распространенными в пригородной зоне, а также между соседними городами, конечно, при условии, что расстояние между ними относительно небольшое. Популярны такие перевозки стали потому, что они являются не только наиболее удобными и простыми с точки зрения организации транспортной системы, но и тем, что здесь получается удерживать стоимость билета на относительно невысоком уровне, что сделало такие виды транспорта наиболее популярными у населения².

Основным специальным актом, регулирующим осуществление перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, является Федеральный закон «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта»³. Также необходимо выделить ряд подзаконных актов, регулирующих перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Основным из них являются Правила

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ ((ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. ст. 410.

² Колпаков Р. В. Анализ практики заключения договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом // Пробелы в российском законодательстве. 2015. №1. С. 115-117.

³ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" // Российская газета. № 258. 17.11.2007.

перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом¹.

Кроме того, нужно отметить нормативные акты, которые опосредованно регулируют сферу перевозок пассажиров автомобильным транспортом. К таким относится Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»². Данный закон необходимо учитывать при рассмотрении данной темы, поскольку перевозки этим видом транспорта производятся по дорогам общего пользования, а в случае с наземным электротранспортом – трамваями, которые, хотя и движутся по специально проложенным в городах рельсам, все равно так или иначе взаимодействуют с другими участниками дорожного движения.

Первой важной особенностью перевозок пассажиров автомобильным транспортом является их особый субъектный состав. Так, перевозчик должен не только являться коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем, но и обладать лицензией на осуществление пассажирских перевозок. Это необходимо для обеспечения безопасности как пассажиров, использующих услуги по перевозке, так и других участников дорожного движения.

Важно и то, что в последнее время требования к перевозчикам в данной сфере все более и более ужесточаются. Причиной этого, по всей видимости, стало стремление государства снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием автомобильного транспорта. Также снизить уровень смертности и травматизма на дорогах общего пользования.

Следующей важной особенностью таких перевозок являются правила, касающиеся тех случаев, когда поездка была прекращена до прибытия в пункт назначения по причине технической неисправности транспортного средства или, например, дорожно-транспортного происшествия. Изучение правовых норм, регулирующих такую ситуацию, важно для нас, поскольку они имеют исключительное практическое значение, так как подобная ситуация в связи с указанной нами выше распространенностью автомобильных перевозок может случиться с каждым.

В соответствии с пунктом 53 Правил перевозок: «В случае прекращения поездки в предоставленном транспортном средстве в связи с его неисправностью, аварией или другими причинами пассажиры вправе воспользоваться приобретенным билетом для проезда в другом транспортном средстве, указанном перевозчиком. Пересадка пассажиров в другое транспортное средство организуется кондуктором или водителем того транспортного средства, на проезд в котором были приобретены билеты». Из положения данного пункта можно вывести обязанность перевозчика, при

¹ Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (ред. от 10.11.2018) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Российская газета. № 40. 11.03.2009.

² Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. № 245. 26.12.1995.

наличии возможности, пересадить пассажиров в другое транспортное средство для продолжения поездки.

Содержание п.п. 2 п. 2 ст. 22 Устава, пунктов 63 и 74 Правил перевозок позволяет нам сделать вывод о том, что у пассажира имеется обязанность подготовить багаж к перевозке таким образом, чтобы он соответствовал установленным требованиям, а у перевозчика есть право отказать пассажиру в принятии багажа для перевозки в случае несоблюдения таких требований.

В Уставе и Правилах перевозок раскрывается закрепленное в Гражданском кодексе право пассажира провозить бесплатно детей, а также устанавливается порядок контроля за добросовестным использованием этого права пассажирами. При этом в Уставе содержатся условия, при которых пассажир может реализовать это право. Таковыми являются: недостижение ребенком определенного возраста, а также то, что иными нормативными актами не устанавливается запрет на перевозку детей без предоставления отдельного места для сидения, поскольку в автомобильных перевозках бесплатная перевозка детей осуществляется именно без предоставления отдельного места для сидения. Кроме того, в Правилах перевозок указывается на право перевозчика проверить возраст ребенка путем требования от пассажира предоставления документа, подтверждающего устанавливаемые обстоятельства.

Также представляется интересным пункт 44 Правил перевозок. В соответствии с этим пунктом: «В случае если на маршруте регулярных перевозок применяются тарифы, учитывающие различный уровень обслуживания в транспортном средстве (наличие кондиционера, видеомонитора, туалета, багажных полок, солнцезащитных шторок, индивидуального освещения и вентиляции, предоставление питания, газет, журналов, современная конструкция и удобное размещение кресел и др.), перевозчик вправе указать в билете реквизиты, определяющие класс обслуживания. В этом случае перевозчик заблаговременно доводит до сведения пассажиров информацию о классе обслуживания».

Из содержания данной правовой нормы следует обязанность перевозчика, в случае наличия в его транспортных средствах возможности предоставить пассажирам различный уровень обслуживания, уведомлять последних о возможности приобретения билетов различного класса обслуживания. По нашему мнению, введение данного положения в Правила обусловлено тем, что необходимо предоставить пассажиру возможность осознанного выбора класса обслуживания, исходя из определения заявленной стоимости перевозки.

Далее целесообразно обратиться к исследованию особенностей юридической ответственности за нарушение условий договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Исследование данного вопроса важно для нас, поскольку для практикующего юриста наибольшее значение имеет знание существующих в законе механизмов привлечения к

юридической ответственности, защиты от необоснованного привлечения к такой ответственности для их успешного применения на практике. Также это важно и для понимания прав пассажира в случае нарушения перевозчиком своих обязанностей.

Рассматривая положения главы ГК РФ, устанавливающей общие основания ответственности за нарушение условий договора перевозки пассажиров и багажа, можно выделить следующую интересную закономерность: в законе прямо указаны специальные гражданско-правовые нормы об ответственности перевозчика перед пассажиром за задержку отправления пассажира, за утрату, недостачу или повреждение багажа, а также за привлечение перевозчика к ответственности за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Последнее право отсылает нас к положениям Гражданского кодекса об ответственности за причинение вреда жизни и здоровью.

На наш взгляд, именно такое правовое регулирование данного вопроса можно объяснить тем, что общие основания гражданско-правовой ответственности за нарушение в общем виде обязательств и конкретно договоров, установленных в первой части Гражданского кодекса, являются общими нормами, применительно к данным правоотношениям. Специальные нормы об ответственности перевозчика устанавливаются для обеспечения и гарантирования прав пассажира, упрощения для пассажира их защиты при нарушениях со стороны перевозчика. В то же время законодателем, по всей видимости, подразумевается то, что в защите своих прав перевозчик должен руководствоваться общими нормами об ответственности за нарушение обязательств и договоров.

Первое, о чем нужно сказать отдельно – особенности ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира. Исходя из конструкции статьи 795 Гражданского кодекса Российской Федерации, следует, что в случае как задержки отправления транспортного средства, так и опоздания его прибытия (если такое обстоятельство не вызвано действием непреодолимой силы), пассажир получает право требовать от перевозчика уплаты штрафа, установленного в соответствующем специальном правовом акте. Здесь налицо отсылочная норма. Сделано это законодателем потому, что в каждом виде перевозок присутствует своя специфика и более целесообразно устанавливать особенности ответственности за такое нарушение договора перевозки именно таким образом – отсылая к соответствующему специальному закону.

В части ответственности за недостачу, повреждение или утрату багажа правовое регулирование также достаточно развито. Так, в п. 1 ст. 796 ГК РФ устанавливается общее правило, которое заключается в том, что перевозчик несет ответственность за недостачу, повреждение или утрату сданного пассажиром для перевозки багажа. В пункте 2 названной статьи устанавливаются правила об определении размера возмещения вреда

причиненного пассажиру: «Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

- в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;
- в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа».

Стоимость груза или багажа в данном случае определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца, или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Важно и то, что при невыполнении перевозчиком обязанности по доставке багажа провозная плата должна быть возвращена пассажиру, что, по нашему мнению, дает дополнительные гарантии прав пассажира.

Последним основанием ответственности, о котором мы считаем необходимым сказать, является ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. В этом, как мы указали выше, нам необходимо руководствоваться гл. 59 ГК РФ. Нормы параграфа 2 гл. 59 ГК РФ, безусловно, являются нормами общими, более того, в ст. 1084 ГК РФ устанавливается возможность предусмотреть в законе больший объем ответственности за причинение вреда жизни или здоровью.

Нельзя забывать и о том, что в нашем случае перевозчик всегда является владельцем источника повышенной опасности (в данном случае – автотранспорта). Из этого следует, что в случае ответственности перевозчика применяются правила ст. 1079 ГК РФ, в соответствии с которой такой причинитель вреда привлекается к ответственности вне зависимости от его вины.

Из этого вытекает еще одна особенность юридической ответственности за нарушение условий таких договоров. Специальные нормативные акты практически всегда содержат в себе обязанность перевозчика застраховать риск своей ответственности перед пассажирами. Такие требования установлены и в сфере автотранспорта.

Считаем, что введение в правовое регулирование обязанности перевозчика страховать риск своей ответственности является исключительно положительным явлением с точки зрения того, что пассажиры получают дополнительные гарантии возмещения причиненного им вреда в силу того, что требования к страховым компаниям предполагают их большую финансовую стабильность в сравнении с некоторыми перевозчиками.

В вопросах применения юридической ответственности за нарушение условий договора перевозки пассажиров и багажа, которые являются скорее вопросами практики, нежели теории, особое место занимают не только

нормативные акты, но и разъяснения высших инстанций судов. Они содержат в себе правовые позиции относительно того, каким образом следует применять эти нормативные акты в спорных ситуациях.

Так, можно выделить отдельно и проанализировать Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»¹.

В начале указанного Постановления Верховный суд еще раз разъясняет определение договора перевозки пассажиров и багажа, а также напоминает о нормативных актах, регулирующих указанный договор. После общих вопросов судом рассматриваются упомянутые нами выше особенности прекращения и изменения договора при неисправности транспортного средства. Затем разъясняется порядок и особенности привлечения перевозчика к ответственности за нарушение или ненадлежащее исполнение договора. Отдельно и достаточно подробно описаны вопросы применения ответственности за повреждение, утрату, или недостачу сданного пассажиром багажа.

В конечном итоге, в гражданско-правовой ответственности за нарушение условий договора перевозки пассажиров и багажа, помимо общей ответственности за нарушение обязательств, которая может применяться как к перевозчику так и к пассажиру, необходимы выделять несколько подвидов специальной ответственности перевозчика. Их выделение в законодательстве по всей видимости связано с тем, что именно эти случаи причинения вреда являются наиболее распространенными, а потому нуждаются в детальном правовом регулировании. Среди них необходимо выделить ответственность за нарушение условия о сроке перевозки, а именно сроках отправления и прибытия транспортного средства, ответственность за причинение вреда сданному пассажиром багажу, а также ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира. Именно последний вид ответственности представляется нам наиболее важным в правовом регулировании этого вопроса, поскольку жизнь и здоровья являются высшими ценностями в демократическом государстве.

Таким образом, подводя черту всему вышеназванному, следует отметить, что договор перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом является наиболее распространённым среди так называемых транспортных договоров. Он не создает новых материальных ценностей, а его «продукцией» является упорядоченная деятельность по территориальному перемещению с принятием во внимание особенностей, названных в ходе исследования.

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 8. 2018.

Список использованных источников и литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ ((ред. от 18.03.2019, с изм. от 03.07.2019) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. ст. 410.

2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. № 245. 26.12.1995.

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Российская газета. № 258. 17.11.2007.

4. Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (ред. от 10.11.2018) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Российская газета. № 40. 11.03.2009.

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 8. 2018.

6. Колпаков Р. В. Анализ практики заключения договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом // Пробелы в российском законодательстве. 2015. №1. С. 115-117.