**Содержание**

Введение 3

Глава 1. Договор перевозки пассажиров и багажа 5

1.1. Понятие и виды договора перевозки пассажира 5

1.2. Заключение и прекращение договора перевозки пассажира. Отказ пассажира от договора перевозки 10

Глава 2. Содержание договора перевозки пассажиров и багажа 18

2.1. Основные обязанности перевозчика 18

2.2. Обязательство по доставке багажа 29

2.3. Обязанности пассажира 36

Глава 3. Ответственность по договору перевозки пассажира и багажа 39

3.1. Ответственность за отдельные нарушения договора перевозки пассажиров 39

3.2. Несохранность багажа 44

3.3. Причинение вреда жизни и здоровью пассажира 48

Заключение 52

Список источников и литературы 54

# Введение

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

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

 Кроме того, на железнодорожном транспорте и на внутренневодном транспорте постановлениями Правительства Российской Федерации утверждены Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Объектом настоящего исследования выступают отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок пассажиров и багажа. Предметом исследования являются нормативно-правовые акты, научная и учебная литература.

Целью исследования является детальный анализ института договора перевозки пассажиров.

При написании курсовой работы ставились следующие задачи:

* Дать правовую характеристику договора перевозки пассажиров.
* Определить виды договоров перевозки пассажиров.
* Рассмотреть процедуру заключения, прекращения и отказа пассажира от договора перевозки.
* Раскрыть содержание договора перевозки пассажиров и багажа.
* Рассмотреть ответственность по договору перевозки пассажира и багажа.

Задачи исследования определяют его структуру. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы.

Предлагаемое исследование представляет собой комплексное исследование института договора перевозки пассажиров.

# Глава 1. Договор перевозки пассажиров и багажа

#

# 1.1. Понятие и виды договора перевозки пассажира

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК).

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

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

Особенность субъектного состава договора перевозки пассажира состоит в том, что в качестве пассажира здесь выступает физическое лицо. Как известно, в случаях, когда одной из сторон в обязательстве является гражданин, использующий, приобретающий, заказывающий либо имеющий намерение приобрести, или заказать товары (работы, услуги) для личных бытовых нужд, такой гражданин пользуется правами стороны в обязательстве в соответствии с ГК, а также правами, предоставленными потребителю Законом РФ «О защите прав потребителей»[[1]](#footnote-1) и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами[[2]](#footnote-2). Данное обстоятельство служит основанием для возложения на перевозчика по договору перевозки пассажира дополнительных обязанностей, в том числе и публично-правового характера.

К особенностям субъектного состава договора перевозки пассажира следует отнести также то обстоятельство, что в качестве контрагента пассажира - перевозчика выступает транспортная организация, относящаяся, как правило, к транспорту общего пользования, которая признается субъектом публичного договора (ст. 426 ГК) и обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина (ст. 789 ГК). Классификация договора перевозки пассажира в качестве публичного договора имеет еще и то последствие, что дает Правительству РФ возможность издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении данного договора.

В связи с тем что договор перевозки пассажира является публичным договором и в части защиты прав пассажира к нему применяется законодательство о защите прав потребителя, на транспортные организации общего пользования возлагается целый ряд публично-правовых обязанностей, направленных на создание необходимых условий для надлежащего обслуживания граждан, имеющих намерение воспользоваться услугами транспортных организаций. Как правильно отмечает В.В. Залесский, «из этого следует, что еще до заключения конкретного договора перевозки пассажира транспортное предприятие уже несет определенные обязанности перед потенциальными пассажирами»[[3]](#footnote-3). По мнению В.В. Залесского, такие обязанности транспортных организаций могут быть объединены в три обобщенные группы. К их числу относятся следующие обязанности: «...обеспечить всем потенциальным пассажирам равные условия будущего договора перевозки; создать минимальную необходимую материальную базу для приобретения пассажирского билета (касса, эффективно действующая система распространения билетов, а на городском транспорте - кондуктор или определенные приспособления, позволяющие зафиксировать факт вступления пассажира в правоотношение по перевозке); сформировать систему информационного обеспечения, с тем чтобы каждое заинтересованное лицо могло получить исчерпывающие сведения о запланированной поездке»[[4]](#footnote-4).

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

Например, согласно УЖТ РФ (ст. 80)[[5]](#footnote-5) на железнодорожных станциях должны быть сооружены платформы с навесами и павильонами, пешеходные тоннели или мосты. На железнодорожных вокзалах должны иметься железнодорожные билетные кассы, помещения для приема и выдачи багажа, камеры хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха транзитных пассажиров, комната матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров в соответствии с нормами технологического проектирования. Согласно ст. 85 УЖТ РФ пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, о стоимости проезда пассажиров и перевозке багажа, о времени работы железнодорожных билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, другой информацией, предусмотренной правилами оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

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

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

К скоростным относятся поезда, следующие со скоростью 141 - 160 км/час, а также 161 - 200 км/час; к скорым - не ниже 50 км/час; к пассажирским - до 50 км/час. Скоростные и скорые поезда имеют удобное время отправления с начальных железнодорожных станций и прибытия на конечные станции. Все фирменные поезда относятся к скоростным либо скорым поездам. Пассажирские поезда следуют с меньшей скоростью и имеют большее количество остановок для высадки и посадки пассажиров, что влияет на такое существенное условие договора перевозки, как срок доставки пассажира в пункт назначения. К поездам дальнего следования относятся поезда, курсирующие на расстояние свыше 700 км, к местным - до 700 км, к пригородным - до 150 км, а в отдельных случаях и на большее расстояние (например, в Московском железнодорожном узле)[[6]](#footnote-6).

На морском транспорте регулярные пассажирские линии по видам сообщения дифференцируются на: внутренние (каботажные), связывающие российские порты; заграничные (международные), связывающие российские и иностранные порты; местные и пригородные, существующие между пунктами, которые входят в пределы территории, административно подчиненной одному городу (району). В свою очередь, каботажные линии в зависимости от характера поездки и условий обслуживания подразделяются на: транспортные; транспортные скоростные, обслуживаемые судами на подводных крыльях или на воздушной подушке; паромные переправы; линии с комплексным обслуживанием пассажиров. Выделяются также туристские (круизные) линии и рейсы для осуществления перевозок организованных групп пассажиров, для обслуживания которых морские суда работают на условиях специальных договоров (соглашений) по особому расписанию[[7]](#footnote-7).

На морском и воздушном транспорте перевозки пассажиров могут осуществляться на основе чартера, когда по соответствующему договору для перевозки пассажиров и их багажа предоставляется вся или часть вместимости судна на один или несколько рейсов. Однако такие договоры заключаются не с отдельными пассажирами, а с организацией, выступающей в роли фрахтователя, поэтому чартер представляет собой самостоятельный вид договора перевозки[[8]](#footnote-8).

# 1. 2. Заключение и прекращение договора перевозки пассажира. Отказ пассажира от договора перевозки

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

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

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

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

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

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

Согласно Правилам оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111[[9]](#footnote-9), железная дорога обязана оформить выдачу пассажирам проездных документов (билетов) при наличии свободных мест в поездах до указанных пассажирами железнодорожных станций назначения согласно установленному тарифу с учетом предусмотренных законодательством льгот и преимуществ для граждан определенных категорий. Лица, имеющие право проезда со скидкой, пользуются этим правом в поездах и вагонах всех категорий, а лица, имеющие право бесплатного проезда, - в жестких вагонах с четырехместными купе скорых поездов и в вагонах и поездах более низких категорий, если иное не предусмотрено законодательством. Железная дорога вправе отказать в продаже билета (за исключением пригородных поездов) лишь при отсутствии свободных мест в поезде.

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

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

На морском транспорте заключение договора морской перевозки пассажира также удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией (ст. 179 КТМ)[[10]](#footnote-10). Вместе с тем, как подчеркивает Т.А. Фаддеева, «содержание этой статьи может быть истолковано распространительно, поскольку проезд может быть осуществлен, например, туристом по путевке, по иным документам, дающим право на проезд, по льготным, детским или бесплатным билетам. Для организованных групп пассажиров, следующих в одном направлении, может быть выписан один билет (или один отдельный билет на каждую из групп пассажиров, следующих в каютах определенной категории) с указанием фамилий и имен членов группы, следующих по этому билету»[[11]](#footnote-11).

Содержание билета для проезда на морских судах каботажных линий составляет совокупность всех существенных условий договора морской перевозки пассажира, в нем указываются: фамилия и инициалы пассажира, номер и серия паспорта или иного документа, удостоверяющего личность пассажира, порт отправления и порт назначения, название морского судна, дата и время его отхода, номер каюты и места пассажира, стоимость проезда, дата приобретения билета.

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

Например, применительно к договору морской перевозки пассажира действуют правила, согласно которым пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира. В случае если пассажир отказался от договора морской перевозки не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, либо не явился к отходу судна вследствие болезни, либо до отхода судна отказался от договора морской перевозки вследствие болезни или по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращаются вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа (ст. 183 КТМ).

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

По действующим правилам морской перевозки пассажиру, отказавшемуся от договора при каботажных перевозках, внесенная им плата может быть возвращена в полном размере в следующих случаях: если пассажир отказался от перевозки не позднее определенного срока; если пассажир не явился к отходу судна вследствие болезни, что подтверждается составлением акта, служащего основанием для выплаты денег; если пассажир до отхода судна отказался от договора вследствие болезни; если отказ от договора происходит по причинам, зависящим от перевозчика (перенос отхода судна на другой срок, отмена рейса и т.п.)[[12]](#footnote-12).

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

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

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

Представляется, что указанные правила, допускающие восстановление прав пассажиров по утраченным либо испорченным проездным документам лишь в исключительных случаях, не учитывают правовое значение указанных проездных документов (билетов), которые на самом деле лишь удостоверяют (подтверждают) факт заключения договора перевозки пассажира, и не более того. Поэтому утрата указанного документа никак не может свидетельствовать о недействительности договора перевозки пассажира либо о прекращении его действия. Можно согласиться с выводом В.А. Егиазарова о неправомерности оформления и выдачи пассажиру в подобных случаях нового проездного документа (билета) за плату или без таковой, т.е. заключения нового договора перевозки пассажира. По мнению В.А. Егиазарова, «если у пассажира имеется определенное место и он может доказать правомерность своих притязаний, то нельзя не разрешить этому лицу воспользоваться своим правом проезда, учитывая, что договор перевозки был заключен... Поэтому следует признать, что если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, то у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира»[[13]](#footnote-13).

# Глава 2. Содержание договора перевозки пассажиров и багажа

# 2.1. Основные обязанности перевозчика

Круг основных обязанностей перевозчика предопределен самим определением договора перевозки пассажира, содержащимся в ГК (ст. 786): по этому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Вместе с тем, как правильно отмечается в современной юридической литературе, этим обязанности перевозчика не ограничиваются. Например, В.В. Залесский указывает: «Из договора перевозки пассажира возникают обеспеченные правом основные обязанности перевозчика: а) доставить пассажира в пункт назначения, б) в период выполнения указанной обязанности создать пассажиру безопасные и комфортные условия поездки. При этом уровень безопасности обеспечивается всем пассажирам в равной степени, а уровень комфорта - в рамках возможностей перевозчика и в зависимости от желания пассажира, преимущественно за дополнительную плату. При намерении осуществить перевозку железнодорожным транспортом потенциальный пассажир может приобрести билет как в обычный вагон, так и в вагон повышенной комфортности, пассажир оплачивает включенные в стоимость билета сервисные услуги»[[14]](#footnote-14).

Кроме того, применительно к отдельным видам транспорта круг основных обязанностей перевозчика расширяется за счет того, что перевозчик приступает к исполнению своего обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, значительно ранее момента, когда пассажир занимает свое место в транспортном средстве. Например, на морском транспорте исполнение обязательства перевозчика по договору морской перевозки пассажира должно осуществляться с учетом так называемых периодов перевозки пассажира, которые включают в себя: в отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение которого пассажир или его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира; в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в ином портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его работником или агентом и не выдан пассажиру; в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, - период с момента принятия такого багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи такого багажа перевозчиком пассажиру (ст. 182 КТМ). Комментируя данную статью КТМ, Т.А. Фаддеева подчеркивает: «Определяя по-разному периоды перевозки для багажа, каютного багажа и собственно пассажира... статья исходит из общего правила о том, что ответственность перевозчика возникает за ущерб, который был причинен во время перевозки»[[15]](#footnote-15).

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

К первой группе могут быть отнесены общие обязанности перевозчика по обеспечению следующих прав пассажира: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше пяти лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от пяти до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом; провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются правилами оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности; делать остановку в пути следования с продлением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток; продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений, а также в случае непредоставления пассажирам мест в поезде на время до отправления следующего поезда, в котором пассажирам будут предоставлены места; выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретены проездные документы, с необходимой отметкой в железнодорожной билетной кассе, и т.п. (ст. 83 УЖТ РФ).

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

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

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

Следующей в этой последовательности будет обязанность перевозчика по предоставлению пассажиру места, соответствующего приобретенному проездному документу (билету). Согласно ст. 84 УЖТ РФ[[16]](#footnote-16) в случае невозможности предоставить пассажиру место в вагоне согласно проездному документу (билету) железная дорога обязана предоставить такому пассажиру при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. Если же пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им проездного документа (билета), пассажиру возвращается разница в стоимости проезда.

При перевозке пассажира морским транспортом перевозчик обязан предоставить ему соответствующее место на судне. Последствием непредоставления пассажиру места указанной в билете категории является то, что пассажир наделяется правом по своему выбору либо отказаться от поездки и считать договор несостоявшимся, либо потребовать продления срока годности билета и предоставления права проезда следующим рейсом. В случае предоставления пассажиру с его согласия нижеоплачиваемого места должен быть составлен акт, в соответствии с которым пассажиру выплачивается разница в стоимости проезда. Невозможность использования пассажиром своего места согласно купленному билету по вине перевозчика налагает на последнего обязанность предоставить пассажиру (при его согласии) равноценное место или место более высокой категории без взимания разницы в стоимости проезда[[17]](#footnote-17).

В круг обязанностей перевозчика по договору воздушной перевозки также входит обязанность по предоставлению пассажиру соответствующего приобретенному билету места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете (ст. 103 ВК[[18]](#footnote-18)).

Одна из основных обязанностей перевозчика состоит в обеспечении безопасности пассажира и сохранности перевозимых им вещей. Выполнение перевозчиком данной обязанности охватывает не только период собственно транспортировки пассажира, но и некоторое время до посадки последнего в транспортное средство. Так, согласно Федеральному закону «О федеральном железнодорожном транспорте»[[19]](#footnote-19) (ст. 13) территории железнодорожных станций, вокзалов и других подразделений, связанных с перевозочным процессом, пассажирские платформы и железнодорожные линии, на которых осуществляется движение поездов, являются зонами повышенной опасности и при необходимости ограждаются. Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, проезда и перехода через железнодорожные пути устанавливаются Министерством путей сообщения РФ.

На морском транспорте для определения временной сферы действия обязанностей перевозчика по обеспечению безопасности пассажира и сохранности его багажа («время перевозки») используются так называемые периоды перевозки, которыми охватываются не только время нахождения пассажира на судне, но и периоды посадки и высадки пассажира, а также его доставки водным путем с берега на судно и наоборот (ст. 182 КТМ).

Исполнение обязанности перевозчика по обеспечению безопасности пассажиров обеспечивается страхованием жизни и здоровья пассажиров. В соответствии со ст. 113 УЖТ РФ страхование жизни и здоровья пассажиров в обязательной и добровольной формах на период проезда железнодорожным транспортом осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации. В настоящее время при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом применяется как обязательное, так и добровольное страхование жизни и здоровья пассажиров. Обязательное страхование пассажиров регламентировано Федеральным законом «О федеральном железнодорожном транспорте в Российской Федерации», а также Указом Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 «Об обязательном личном страховании пассажиров»[[20]](#footnote-20).

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

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

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

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

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

Ручной кладью на железнодорожном транспорте «считаются легкопереносимые предметы и вещи независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам без затруднения помещаются в вагонах поездов, на местах, отведенных для их размещения. Ручная кладь следует в вагоне вместе с пассажиром, и плата за ее перевозку вносится только в случае, если вес превышает установленную норму»[[21]](#footnote-21).

В соответствии с КТМ (ст. 180) каютным багажом является багаж, который находится в каюте пассажира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем. Таким образом, каютный багаж на морском транспорте - «это компактно упакованные и свободно размещаемые в каюте или на полках в общих местах вещи пассажира, перевозимые им при себе в пределах установленного количества»[[22]](#footnote-22).

На воздушном транспорте пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы; нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем 10 кг на одного пассажира (п. 2 ст. 106 ВК).

Указанные вещи (ручная кладь, каютный багаж и т.п.) во время перевозки остаются во владении пассажира и следуют вместе с ним. Поэтому по общему правилу на перевозчика не возлагается каких-либо специальных обязанностей по обеспечению их сохранности в пути следования, поскольку забота об этом лежит на самом пассажире (за исключением воздушного перевозчика). Напротив, пассажир несет определенные обязанности перед перевозчиком, связанные с перевозкой ручной клади. В частности, согласно

Правилам оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111 // Российская газета от 18 марта 2005 г. № 54, вес ручной клади, перевозимой пассажиром, не должен превышать 36 кг, а ее размер по сумме трех измерений - 180 см; ручная кладь независимо от рода и вида упаковки должна размещаться в вагонах в специально отведенных для этого местах; не допускаются к перевозке ручной кладью вещи, которые могут повредить или загрязнить вагон и вещи других пассажиров, а также огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества. За нарушение указанных обязанностей, которое повлекло повреждение вагона или вещей других пассажиров, пассажир - владелец ручной клади может быть привлечен к соответствующей ответственности.

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

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

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

Как правильно отмечает В.В. Залесский, «требования пассажира о предоставлении ему комплекса услуг, соответствующих классности транспортного средства, обусловлены заключенным договором перевозки. Услуги оплачены пассажиром при покупке билета, и их предоставление является необходимым условием договора, к которому присоединился пассажир»[[23]](#footnote-23).

Еще одна из основных обязанностей перевозчика состоит в своевременной доставке пассажира в пункт назначения, т.е. в обеспечении перевозчиком соблюдения установленного срока доставки пассажира (прибытие в пункт назначения в соответствии с расписанием). Исполнение данной обязанности перевозчиком предполагает соблюдение не только в целом срока доставки пассажира в пункт назначения, но и установленного графика движения. В частности, на морском транспорте перевозчик обязан «обеспечить соблюдение объявленного расписания и заходы в указанные пункты в определенные сроки. В тех случаях, когда опоздание прихода судна в пункт пересадки повлечет за собой перерыв в поездке транзитного пассажира, срок годности билета должен быть продлен на все время его задержки до предоставления ему возможности продлить поездку»[[24]](#footnote-24).

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

Вместе с тем специфика работы транспортных организаций, связанная с повышенным риском для жизни и здоровья пассажиров, предполагает законодательную возможность в случаях угрозы безопасности пассажиров «пожертвовать» условием договора перевозки о сроке доставки пассажира в пункт назначения. Например, согласно КТМ (ст. 185) перевозчик вправе задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы вследствие стихийных явлений, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в пункте отправления, пункте назначения или в пути следования по маршруту перевозки пассажира, а также вследствие других обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В подобных случаях перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы[[25]](#footnote-25).

# 2.2. Обязательство по доставке багажа

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

Согласно ст. 786 ГК перевозчик обязуется не только перевезти пассажира в пункт назначения, но и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. В соответствии со ст. 82 УЖТ РФ по договору перевозки железная дорога обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде, их багаж, а также грузобагаж грузоотправителей. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик также обязуется не только перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения, но и (при перевозке пассажиром багажа) также доставить этот багаж в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу (п. 1 ст. 103 ВК). Аналогичным образом решает вопрос о перевозке багажа и КТМ (п. 1 ст. 177), согласно которому по договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу.

Тем не менее в современной юридической литературе, как и прежде в советское время, преобладающей является точка зрения, согласно которой правоотношения по перевозке багажа представляют собой некий отдельный договор, отличный от договора перевозки пассажира, а именно: договор перевозки багажа. Так, Д. А. Медведев и В. Т. Смирнов пишут: «По договору перевозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажиром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату (ст. 786 ГК)». При этом данные авторы подчеркивают, что договор перевозки багажа «в отличие от перевозки пассажира всегда реальный, так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке». Однако «договор перевозки багажа заключается только с тем лицом, которому принадлежит право проезда по предъявленному при сдаче багажа билету»[[26]](#footnote-26).

Еще более категоричен Г. П. Савичев, который утверждает: «Включение в единое понятие перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что признаки их различны: договор перевозки пассажира - консенсуальный, а договор перевозки багажа - реальный. Письменное оформление этих договоров также различно: заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа - багажными, грузобагажными квитанциями соответственно»[[27]](#footnote-27).

Т. А. Фаддеева, рассматривая специфику обязательства по морской перевозке багажа, отмечает, что «перевозка багажа осуществляется по дополнительному (акцессорному) к договору перевозки пассажира обязательству, оформляемому выдачей багажной квитанции». Вместе с тем из этого суждения делается следующий вывод: «Договор перевозки багажа хотя и дополняет договор перевозки пассажира, но не охватывается его содержанием... При перевозке пассажира и его багажа заключается два договора, различных по своей правовой природе»[[28]](#footnote-28).

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

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

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

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

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

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

На морском транспорте багажом считается любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза либо животных (ст. 180 КТМ). Сдача багажа оформляется выдачей багажной квитанции. Упакованные или переупакованные места багажа должны иметь определенные приспособления, обеспечивающие их перевозку. Пассажир вправе объявить ценность своего багажа как общую для всех сданных к перевозке мест багажа, так и для каждого места в отдельности. Сведения о сумме объявленной ценности багажа вносятся в багажную квитанцию. По прибытии судна в пункт назначения багаж должен быть выдан пассажиру при условии предъявления последним багажной квитанции.

Определенными особенностями отличается перевозка багажа по договору воздушной перевозки пассажира. Исходя из смысла ст. 103 ВК вещи, перевозимые пассажиром на воздушном судне, вообще не дифференцируются по правовому режиму на ручную кладь (внутрикаютный багаж) и собственно багаж. Все указанные вещи объединены одним термином «багаж», просто часть багажа в пределах весовых норм пассажир перевозит в салоне самолета на бесплатной основе, а другая часть (за пределами указанных норм) перевозится в том же самолете, но отдельно от пассажира за отдельную плату. Данное обстоятельство лишний раз подтверждает правомерность вывода о том, что правоотношение по перевозке багажа не образует отдельного договора перевозки багажа, а представляет собой элемент предмета договора перевозки пассажира.

Вместе с тем от перевозки багажа как факультативного обязательства перевозчика по договору перевозки пассажира необходимо отличать правоотношения, связанные с перевозкой грузобагажа, а также грузов для личных (бытовых) нужд граждан. Такие модели правоотношений, в частности, применяются на железнодорожном транспорте. Их отличие состоит в том, что в качестве отправителя грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд может выступать не только пассажир, следующий по проездному документу (билету) в том же направлении, что и соответствующий грузобагаж или груз, но любое лицо, отправляющее указанный грузобагаж или груз. В этом случае, действительно, обязательство перевозчика по доставке грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд по своей правовой природе представляет собой отдельный договор перевозки грузобагажа или груза для личных (бытовых) нужд, который отличается от договора перевозки пассажира не только своим предметом (доставка грузобагажа или груза и выдача его в пункте назначения управомоченному лицу), но и тем, что такой договор носит реальный характер, а его заключение удостоверяется выдачей грузобагажной квитанции[[29]](#footnote-29).

# 2.3. Обязанности пассажира

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

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

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

На воздушном транспорте невыполнение пассажиром обязанностей, возлагаемых на него законодательством, может служить причиной прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира. В частности, перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в следующих случаях: 1) нарушение пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных российским законодательством требований в части, касающейся воздушной перевозки; 2) отказ пассажира выполнять требования, предъявляемые к нему федеральными авиационными правилами; 3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц; 4) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа; 5) отказ пассажира воздушного судна в соответствующих случаях оплатить перевозку следующего с ним ребенка; 6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна (в этом случае уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру не возвращается); 7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ (п. 1 ст. 107 ВК).

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

# Глава 3. Ответственность по договору перевозки пассажира и багажа

# 3.1. Ответственность за отдельные нарушения договора перевозки пассажиров

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

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

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

Так, ВК предусмотрено, что за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (ст. 120 ВК).

Указанная норма исключает из числа оснований применения соответствующего штрафа такое нарушение договора перевозки пассажира со стороны перевозчика, как задержку отправления транспортного средства, что может иметь принципиальное значение в ситуации, когда пассажир отказывается от перевозки из-за длительной задержки отправления самолета. При таких обстоятельствах пассажир в соответствии с п. 2 ст. 795 ГК вправе требовать возврата уплаченной провозной платы. Представляется, однако, что и в данном случае перевозчик не может быть освобожден от уплаты законной неустойки, установленной ГК, в размере, предусмотренном ст. 120 ВК.

Большей точностью отличается редакция нормы об ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира, содержащейся в УЖТ РФ. В соответствии со ст. 110 УЖТ РФ за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения, за исключением перевозок в пригородном сообщении, железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда, если не докажет, что задержка или опоздание поезда имели место вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажира неисправности транспортных средств или иных не зависящих от железной дороги обстоятельств. Порядок добровольной уплаты железной дорогой указанного штрафа пассажиру установлен Правилами оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Согласно Правилам в случае задержки отправления поезда дальнего или местного следования или его опоздания на железнодорожную станцию назначения пассажир вправе в течение 45 дней предъявить претензию об уплате штрафа, предусмотренного ст. 110 УЖТ РФ, в адрес железной дороги отправления или назначения по своему усмотрению. К указанной претензии пассажир прилагает проездной документ (билет). Железная дорога обязана рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней с даты получения претензии. Уплата штрафа производится железной дорогой из расчета за каждый полный час задержки отправления или опоздания поезда. При этом задержка отправления или опоздания поезда менее чем на один час в расчет не принимается. При частичном удовлетворении или отклонении железной дорогой претензии заявителя в уведомлении железной дороги должно быть указано основание принятого ею решения. В случае удовлетворения железной дорогой претензии заявителя деньги в размере штрафа по просьбе пассажира пересылаются по месту его жительства или выдаются ему непосредственно на руки.

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

В КТМ также имеется норма, определяющая ответственность морского перевозчика за задержку отправления судна или прибытия судна с опозданием. Согласно ст. 196 КТМ за задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием в пункт назначения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа, если не докажет, что задержка отправления судна или прибытие его с опозданием произошли вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

В Комментарии Т.А. Фаддеевой к указанной статье КТМ подчеркивается: «Размер штрафа, уплачиваемого перевозчиком за задержку отправления судна или прибытие судна с опозданием, может устанавливаться правилами, по которым работает перевозчик, или соглашением сторон, но сумма штрафа не должна превышать половины (50%) платы за проезд пассажира и платы за провоз багажа, если багаж сдавался к перевозке»[[30]](#footnote-30). С этим трудно согласиться. Во-первых, сама ст. 196 КТМ в части конкретного размера штрафа не содержит отсылки к правилам перевозок; во-вторых, в соответствии с ГК (п. 1 ст. 795) за указанное нарушение перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Поэтому представляется, что при взыскании данного штрафа с морского перевозчика в судебном порядке суд вправе исходить из того, что его размер составляет именно 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа.

Что касается оснований освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления пассажира, то в этой части нормы, содержащиеся в новых транспортных уставах и кодексах, не расходятся с соответствующим положением ГК. В юридической литературе предпринимались попытки определить возможные параметры практики применения указанных норм. Так, В.В. Залесский пишет: «Когда речь идет об устранении неисправности транспортного средства, предполагается транспортное средство, поданное под погрузку. Применительно к самолетам - посадка объявлена, самолет готов принять пассажиров, применительно к железнодорожному транспорту - поезд подан к перрону, объявлена посадка пассажиров. Ссылка воздушно-транспортного предприятия на то, что самолет не может быть подан к очередному рейсу в связи с задержкой в аэропорту отправления, не принимается во внимание, так как перевозчик должен выполнить свои обязательства перед пассажирами, предоставив другой самолет»[[31]](#footnote-31).

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

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

# 3.2. Несохранность багажа

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

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

Воздушный кодекс РФ использует иную формулировку обстоятельств, которые могут служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа. Воздушный перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи получателю в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять (п. 1 ст. 118 ВК).

На первый взгляд, расхождение в формулировке представляется чисто текстуальным. Однако если разобраться по существу, то окажется, что «самодеятельность», проявленная законодателем при принятии ВК, не столь безобидна. Во-первых, доказательства, свидетельствующие о том, что перевозчиком «приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда» или что «такие меры невозможно было принять», скорее относятся к области деликтных обязательств и никак не могут служить основанием освобождения должника от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства договорного, к каковому относится обязательство перевозчика по обеспечению сохранности перевозимого багажа; во-вторых, степень необходимости мер «по предотвращению причинения вреда» - понятие оценочное и относительное, требующее определенных законодательных критериев, которые отсутствуют в тексте ВК (например, критерии невиновности в нарушении обязательства, которые предусмотрены п. 1 ст. 401 ГК); в-третьих, транспортные уставы и кодексы могут регулировать правоотношения, связанные с перевозкой пассажиров, лишь в части, не урегулированной гл. 40 ГК, а вопрос об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого багажа решен непосредственным образом императивной нормой ГК. В связи с изложенным можно сделать вывод о том, что и при воздушной перевозке пассажира перевозчик несет ответственность за несохранность перевозимого багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Особой оригинальностью в части правового регулирования ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира за несохранность багажа отличается КТМ. В соответствии со ст. 186 КТМ перевозчик несет ответственность за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца. Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), в утрате или повреждении багажа предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа. В других случаях обязанность доказывания вины лежит на истце.

Однако не будем торопиться с анализом данных законоположений и их сравнением с соответствующими нормами ГК. Дело в том, что согласно п. 3 ст. 197 КТМ указанные правила об ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа и об ограничении такой ответственности не применяются при его перевозке в каботаже, т.е. они рассчитаны исключительно на регулирование правоотношений, вытекающих из договора морской перевозки в заграничном сообщении.

Что же касается ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа при его перевозке в каботаже, то какие-либо специальные правила на этот счет в КТМ отсутствуют, и такая ответственность должна наступать в соответствии с правами гражданского законодательства Российской Федерации. Значит, и в этом случае подлежит применению норма, содержащаяся в п. 1 ст. 796 ГК.

Нельзя не заметить применительно к данному случаю, что разработчиками КТМ использована, скажем так, не самая совершенная законодательная техника: общие правила, включенные в текст Кодекса, оказывается, рассчитаны на иностранных граждан и заграничные плавания, а регулирование массовых отношений, связанных с перевозками российских граждан в каботаже, осуществляется путем исключения из этих «общих» правил. При этом стремление разработчиков КТМ привести текст Кодекса в соответствие с Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. не может служить оправданием подобного правового регулирования: как известно, международные договоры Российской Федерации являются составной частью внутреннего гражданского законодательства, а содержащиеся в них нормы подлежат приоритетному (по сравнению с российским законодательством) применению (п. 2 ст. 7 ГК).

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

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

Воздушный кодекс РФ (ст. 119) также повторяет текст указанной нормы ГК, но устанавливает максимальный предел подлежащего возмещению ущерба (за исключением случаев сдачи пассажиром багажа с объявленной ценностью): размер возмещения за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа во всяком случае не должен превышать двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа.

Кодекс торгового мореплавания РФ (п. 3, 4 ст. 190) предусматривает, что ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, не должна превышать 10 тыс. расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение иного багажа не должна превышать 2,7 тыс. расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом. Однако и эти нормы КТМ рассчитаны на перевозки в заграничном сообщении, когда перевозчик и пассажир не относятся к числу организаций и граждан Российской Федерации. При каботажной перевозке, а также перевозке в заграничном сообщении, когда в качестве перевозчика и пассажира выступают субъекты российского права, ответственность перевозчика определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации, т.е. на основании п. 2, 3 ст. 796 ГК.

# 3.3. Причинение вреда жизни и здоровью пассажира

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

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

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

Транспортные уставы и кодексы не воспользовались возможностью увеличить размер подлежащего возмещению перевозчиком вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина. В УЖТ РФ (ст. 113) содержится отсылочная норма, согласно которой железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации. Аналогичным образом поступил законодатель и при формулировании соответствующих правил применительно к воздушной перевозке пассажира: в соответствии со ст. 117 ВК ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также определяется международными договорами Российской Федерации. В качестве специального правила в ВК была включена лишь норма, определяющая период ответственности воздушного перевозчика: в этих целях было предусмотрено, что воздушная перевозка включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Значительным своеобразием отличаются правила об ответственности морского перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, содержащиеся в КТМ. Согласно ст. 186 КТМ перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Обязанность доказывания данного обстоятельства, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца. Причем вина перевозчика предполагается, если не доказано иное, в случаях, когда смерть пассажира или повреждение его здоровья произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с данными обстоятельствами. В других случаях обязанность доказывания вины перевозчика также возлагается на истца. В соответствии со ст. 189 КТМ в случае, если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично. Более того, КТМ (ст. 190) устанавливает и пределы ответственности перевозчика: ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тыс. расчетных единиц в отношении перевозки в целом.

Вместе с тем, как следует из текста ст. 197 КТМ, названные правила об ответственности морского перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и об ограничении такой ответственности применяются только в тех случаях, когда речь идет о перевозке пассажира в заграничном сообщении, и при том условии, что перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации. В остальных случаях ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации[[32]](#footnote-32).

# Заключение

Таким образом, по теме курсовой работы можно сделать ряд выводов:

Во-первых, по этому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за его провоз (ст. 786 ГК).

Договор перевозки пассажира является консенсуальным. Он заключен в момент выдачи пассажирского билета, которым и удостоверяется. В билете указываются все существенные условия договора, включая условия бесплатной перевозки детей и ручной клади пассажира. В части перевозки багажа договор носит реальный характер, поскольку оформляется багажной квитанцией при его сдаче перевозчику.

Во-вторых, перевозчик несет ответственность за просрочку исполнения обязательства. Пункт 1 ст. 795 ГК предусматривает, что за задержку отправления пассажира или опоздание его прибытия в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает штраф, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Таким образом, основанием этой ответственности является вина перевозчика, которая презюмируется.

УЖТ специально предусматривает право пассажира потребовать возмещения иных убытков, причиненных ему задержкой отправления или опоздания поезда, в порядке, установленном законодательством РФ (ст. 110). На других видах транспорта пассажир также вправе требовать возмещения причиненных просрочкой убытков, не покрытых штрафом, в силу п. 1 ст. 394 ГК, поскольку транспортными уставами и кодексами не предусмотрено иного. Кроме того, в соответствии Законом о защите прав потребителей пассажиру может возмещаться моральный ущерб.

 Ответственность перевозчика за несохранность багажа (ст. 796 ГК), а также ручной клади основывается на принципе вины и ограничена их стоимостью. Различие состоит в том, что вина перевозчика в причинении вреда вещам, не сданным в багаж, должна быть доказана. За такие вещи должен отвечать прежде всего пассажир, поскольку предполагается, что они находятся под его контролем. Исключением из этого правила обычно являются случаи, когда вред наступил в результате транспортного происшествия; кроме того, п. 2 ст. 118 Воздушного кодекса при любой ситуации возлагает на перевозчика бремя доказывания отсутствия вины в несохранности находящихся при пассажире вещей.

 В-третьих, в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира ответственность перевозчика согласно ст. 800 ГК определяется по правилам гл. 59 ГК (ст. 1064-1101). Это означает, что перевозчик как владелец источника повышенной опасности отвечает за сохранность жизни и здоровья пассажира независимо от наличия вины (ст. 1079 ГК), а причиненный вред возмещается перевозчиком в полном объеме (ст. 1064 ГК).

# Список источников и литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон № 14-ФЗ от 26 января 1996 года в ред. Федерального закона № 58-ФЗ от 29 июня 2004 года // Российская газета. 1996. 6, 7, 8 февраля 1996 года; 2005. 27 марта.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Российская газета от 1-5 мая 1999 г. № 85-86.
3. Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ // Парламентская газета от 8 июня 2006 г. № 90-91.
4. О федеральном железнодорожном транспорте: Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ // Российская газета от 30 августа 1995 г.
5. О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 15-ФЗ // Российская газета от 6 февраля 1996 г. № 23.
6. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ // Парламентская газета от 18 января 2003 г. № 11-12.
7. О защите прав потребителей: Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-I // Российская газета от 7 апреля 1992 г.
8. Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности: Постановление Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111 // Российская газета от 18 марта 2005 г. № 54.
9. О государственном обязательном страховании пассажиров: Указ Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 // Российская газета от 14 июля 1992 г., № 159.
10. Об утверждении Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом: Приказ МПС РФ от 16 июня 2003 г. № 20 // Экономика железных дорог, 2003 г., № 11.
11. Аксаментов О. И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки // Правовой научно-практический журнал «Кодекс i№fo». 2000. № 10. С. 17-24.

Гражданское право: Учебник для вузов в 2 Т. Т. 2 (2) / Отв. ред. Е. А. Суханов. М.: БЕК, 2002.

1. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 2003.
2. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // Право и экономика. 2000. № 9.
3. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000.
4. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ландреса. М., 2008.
5. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 2007.

Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2003.

1. Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательство // Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т. II. Полутом 2. М., 2006.

Смирнов В. Т. Транспортное право России. М.: Юрайт, 2003.

1. О защите прав потребителей: Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-I // Российская газета от 7 апреля 1992 г. [↑](#footnote-ref-1)
2. О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 15-ФЗ // Российская газета от 6 февраля 1996 г. № 23. [↑](#footnote-ref-2)
3. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // Право и экономика. 2000. № 9. С. 15. [↑](#footnote-ref-3)
4. Залесский В.В.Там же. С. 15. [↑](#footnote-ref-4)
5. Об утверждении Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом: Приказ МПС РФ от 16 июня 2003 г. № 20 // Экономика железных дорог, 2003 г., № 11. [↑](#footnote-ref-5)
6. См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ландреса. М., 2008. С. 159. [↑](#footnote-ref-6)
7. См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 320. [↑](#footnote-ref-7)
8. Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2003. С. 246. [↑](#footnote-ref-8)
9. Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности: Постановление Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111 // Российская газета от 18 марта 2005 г. № 54. [↑](#footnote-ref-9)
10. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Российская газета от 1-5 мая 1999 г. № 85-86. [↑](#footnote-ref-10)
11. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 323. [↑](#footnote-ref-11)
12. См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 329. [↑](#footnote-ref-12)
13. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. М., 2003. С. 133. [↑](#footnote-ref-13)
14. Залесский В.В. Указ. соч. С. 17. [↑](#footnote-ref-14)
15. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 327. [↑](#footnote-ref-15)
16. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ // Парламентская газета от 18 января 2003 г. № 11-12. [↑](#footnote-ref-16)
17. См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 321 - 322. [↑](#footnote-ref-17)
18. Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ // Парламентская газета от 8 июня 2006 г. № 90-91. [↑](#footnote-ref-18)
19. О федеральном железнодорожном транспорте: Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ // Российская газета от 30 августа 1995 г. [↑](#footnote-ref-19)
20. О государственном обязательном страховании пассажиров: Указ Президента РФ от 7 июля 1992 г. № 750 // Российская газета от 14 июля 1992 г., № 159. [↑](#footnote-ref-20)
21. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 324. [↑](#footnote-ref-21)
22. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 324. [↑](#footnote-ref-22)
23. Залесский В.В. Указ. соч. С. 17. [↑](#footnote-ref-23)
24. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 322. [↑](#footnote-ref-24)
25. Смирнов В. Т. Транспортное право России. М.: Юрайт, 2003.. [↑](#footnote-ref-25)
26. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. М., 2007. С. 407. [↑](#footnote-ref-26)
27. Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательство // Гражданское право: Учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т. II. Полутом 2. М., 2006. С. 42 - 43. [↑](#footnote-ref-27)
28. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 322. [↑](#footnote-ref-28)
29. Гражданское право: Учебник для вузов в 2 Т. Т. 2 (2) / Отв. ред. Е. А. Суханов. М.: БЕК, 2002. С. 425. [↑](#footnote-ref-29)
30. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. С. 344. [↑](#footnote-ref-30)
31. Залесский В.В. Указ. соч. С. 19. [↑](#footnote-ref-31)
32. Аксаментов О. И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки // Правовой научно-практический журнал «Кодекс i№fo». 2000. № 10. С. 17-24. [↑](#footnote-ref-32)