

К. В. Лазукина

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ КАТЕГОРИЙ «БАГАЖ» И «РУЧНАЯ КЛАДЬ» В КОНТЕКСТЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В настоящей статье автором рассматривается особенность понимания правовых категорий «багаж» и «ручная кладь» применительно к обязательствам по перевозкам пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Впервые в гражданско-правовой доктрине, затрагивающей сферу обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, предпринимается попытка выделить те критерии, которые бы позволили разграничить названные категории («багаж», «ручная кладь») для последующего обоснования и обозначения элементов структуры, характеризующие обязательство в качестве основного или вспомогательного. Предлагается ряд изменений законодательства.

Ключевые слова: перевозки автомобильным транспортом, пассажир, багаж, ручная кладь, обязательства по перевозкам.

К. V. Lazukina

THEORETICAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF SUCH CATEGORIES AS «BAGGAGE» AND «CARRY-ON BAGGAGE» IN THE CONTEXT OF STUDYING OBLIGATIONS ON PASSENGER AND BAGGAGE TRANSPORTATION BY MOTOR VEHICLE

The article focuses on the peculiarity of understanding such legal categories as «baggage» and «carry-on baggage» in respect to obligations on passenger and baggage transportation by motor vehicle. For the first time in the civil law doctrine concerning the sphere of obligations on passenger and baggage transportation the author makes an attempt to distinguish those criteria which would allow to differentiate the mentioned categories («baggage», «carry-on baggage») for further reasoning and specifying of elements of the structure characterizing an obligation as basic or subsidiary. The author also offers a series of changes in legislation.

Keywords: transportation by motor vehicle, passenger, baggage, carry-on baggage, obligations on transportation.

Для того, чтобы утверждать, является ли перевозка багажа основным или все-таки вспомогательным обязательством, необходимо четкая позиция в отношении того, следует ли разграничивать отношения по перевозке багажа и перевозке ручной клади в качестве отдельных обязательств, имеющих различный предмет — багаж и ручная кладь. Или следует понимать указанные правоотношения как одно и то же обязательство, не выделяя при этом те признаки, которые наделяют категорию «ручная кладь» самостоятельным характером.

В данном контексте важно обратить внимание

на то, что согласно статье 2 Устава автомобильного и городского наземного электрического транспорта [1]:

— ручная кладь — вещи пассажира, которые перевозятся пассажиром с собой в транспортном средстве и сохранность которых при перевозке обеспечивается пассажиром;

— багаж — вещи пассажира, принятые для перевозки в установленном порядке.

Далее в ч. 1 ст. 22 обозначенного Устава конкретизируется, что при проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа,

пассажир имеет право:

1) перевозить за плату в багажном отделении транспортного средства или в отдельном транспортном средстве багаж в количестве не более двух мест, длина, ширина и высота каждого из которых в сумме не превышают сто восемьдесят сантиметров;

2) провозить с собой бесплатно ручную кладь в количестве не более одного места, длина, ширина и высота которого в сумме не превышают сто двадцать сантиметров, одну пару лыж в чехле, детские санки, детскую коляску.

Таким образом, законодатель, исходя из количественных показателей, делает попытку разграничить понятие «ручная кладь» и «багаж».

Подобная попытка представляется не вполне удачной, поскольку уже сам термин «вещи» используемый при определении понятий «багаж» и «ручная кладь» с позиций науки и гражданского законодательства в контексте отношений по автомобильным перевозкам представляется непомерно объемным.

Очевиден этот факт в связи с тем, что согласно общепринятой концепции, вещи — это материальные предметы внешнего по отношению к человеку окружающего мира. Ими являются как предметы материальной и духовной культуры, т. е. продукты человеческого труда, так и предметы, созданные самой природой и используемые людьми в своей жизнедеятельности, — земля, полезные ископаемые, растения и т. д. Важнейший признак вещей, благодаря которому они и становятся объектами гражданских прав, заключается в их способности удовлетворять те или иные потребности людей. Предметы, не обладающие полезными качествами либо полезные свойства которых еще не открыты, а также предметы, недоступные на данном этапе развития человеческой цивилизации (например, космические тела), объектами гражданско-правовых отношений не выступают. Иными словами, режим вещей приобретают лишь материальные ценности, т. е. материальные блага, полезные свойства которых осознаны и освоены людьми [2].

Как мы видим из приведенной характеристики

вещей, столь многогранное явление далеко не в полной мере может быть сконструировано в рамках, определяемых терминами «багаж» и «ручная кладь».

Исходя из этого, представляется необходимым предложить правовую конструкцию собственной дефиниции при определении указанных терминов.

Так, согласно словарю С. И. Ожегова, багаж представляет собой вещи, груз пассажиров, упакованные для отправки, перевозки. Сам термин «вещь» — понимается как отдельный предмет, изделие; то, что принадлежит к личному движимому имуществу [3]. Аналогичное толкование обозначенных терминов мы можем увидеть и в словаре Даля [4].

Таким образом, руководствуясь изложенным выше, в сфере автоперевозок можно определить термин багаж как отдельные предметы, относящиеся к движимому имуществу лица, упакованные для перевозки на автомобильном транспорте.

Наиболее объемное по содержательному аспекту определение термина «ручная кладь» приводится в правилах перевозки багажа на воздушном судне, утвержденными на российских авиалиниях [5]. Согласно обозначенным правилам, ручная кладь — багаж пассажиров, кроме зарегистрированного, в том числе маркируемый безномерными бирками, перевозимый на воздушном судне и размещаемый в салоне воздушного судна. Доставляется на борт воздушного судна самими пассажирами. Перевозится под контролем и ответственностью пассажира.

На наш взгляд, приведенное определение категории «ручная кладь» имеет ценность в рамках нашей статьи, поскольку именно в нем, по сравнению с иными правовыми актами системы транспортного законодательства, обозначены признаки, позволяющие выделить такую отдельную категорию багажа, как ручная кладь.

Исходя из этого, нам представляется обоснованным, заимствуя некоторые элементы приведенной правовой конструкции, предложить собственное определение понятия «ручная кладь», как то — отдельные предметы,

относящиеся к движимому имуществу лица, упакованные для перевозки в салоне транспортного средства, в соответствии с правилами перевозки, установленными для конкретной категории транспорта.

Выделение более конкретных признаков приведенных дефиниций в предложенной нами редакции понятий «багаж» и «ручная кладь» позволяют четко определить категорию вещей пассажира, которые можно провозить с собой на автомобильном транспорте либо в салоне либо в багажном отделении этого транспорта, либо в отдельно следующем специализированном багажном автотранспорте. В итоге приведенная позиция послужит средством, устраняющим «нормативную размытость» определений тех понятий, которые имеют достаточно существенное значение при рассмотрении отношений в сфере автомобильных перевозок.

Исследуя аспект взаимосвязанности правоотношений по перевозке пассажиров и перевозке багажа, проанализируем далее правовую природу указанных правовых явлений через призму концепции главного и вспомогательного обязательства.

Исходя из так называемого «вертикального деления» к главным обязательствам можно отнести различные виды договоров перевозки (перевозка грузов, пассажиров, багажа). К вспомогательным обязательствам будут относиться договоры вспомогательного характера (по отношению к договору перевозки) — погрузочно-разгрузочные работы, услуги автовокзалов и автостанций, услуги по диспетчерскому обслуживанию [6].

Исходя из приведенной позиции следует, что перевозка пассажиров и перевозка багажа представляют собой главное обязательство.

Можно выдвинуть позицию, согласно которой имеет смысл обязательства по перевозке багажа рассматривать как вспомогательные обязательства по отношению к обязательствам по перевозке пассажира. Основным мотивом для подобного выделения будет служить тот факт, что основанная цель обязательства, закрепленного в ст. 786 Гражданского кодекса РФ («Договор

перевозки пассажира») заключается в перемещении пассажира в пункт назначения. В этой связи перевозка багажа будет опосредованным обязательством по отношению к непосредственному и основному обязательству по перевозке пассажира, поскольку перевозка багажа сама по себе не удовлетворяет итоговых потребностей, для достижения которых и заключается договор перевозки пассажира.

Опровергая собственные предположения, мы считаем обоснованным пойти по следующему вектору анализа интересующих нас правоотношений.

Как нами обоснованно выше, понятия «ручная кладь» и «багаж» являются различными категориями, что вытекает из различных способов перевозки багажа и ручной клади, из разных субъектов ответственности (ответственность за перевозку багажа несет перевозчик, за ручную кладь отвечает пассажир). Более того, если следовать предложенной нами позиции, что перевозка багажа по своей природе тождественна перевозке грузов (особенно если эта перевозка осуществляется специальным багажным транспортом) поскольку форма данных правоотношений практически идентична, можно сделать следующий вывод:

Отношения опосредующие перевозку ручной клади не могут рассматриваться как разновидность отношений по перевозке багажа. Ручная кладь не может быть перевезена без пассажира, в то время как в отношении багажа законодатель предусматривает такую конструкцию обязательства [7]. Также различия в приведенных обязательствах состоят в том, что перевозка багажа должна сопровождаться оформлением пакета документов. Перевозка ручной клади не содержит подобного императива. Отношения по перевозке ручной клади всегда будут иметь вспомогательный характер применительно к главному обязательству по перевозке пассажира, в то время как перевозка багажа представляет собой, как мы обосновали ранее, самостоятельное обязательство.

Таким образом, исходя из доказанной нами позиции, что перевозка ручной клади

представляет собой обязательство, отличное от перевозки багажа. Перевозка ручной клади по отношению к перевозке пассажира представляет собой вспомогательное обязательство, в то время как перевозка багажа сама по себе не может рассматриваться в качестве вспомогательного обязательства. Следовательно, нами предлагается позиция, согласно которой необходимо рассматривать обязательства по перевозке пассажиров и багажа как самостоятельные категории.

Также мы считаем необходимым в рамках указанных факторов степени безопасности при автомобильных перевозках пассажиров и багажа в качестве императива предусмотреть более сложный состав действий перевозчика и пассажира при оформлении отношений по перевозке багажа. В результате чего, правовая природа договорных отношений по перевозке багажа будет максимально приближена к правовой природе, характеризующей отношения по перевозке грузов.

Исходя из изложенного выше, нам представляется вполне обоснованным предложить позицию, согласно которой в системе обязательств по перевозкам в качестве самостоятельных обязательств необходимо выделять правоотношения по перевозке пассажиров и ручной клади и правоотношения по перевозке багажа. С учетом всего обозначенного выше, полагаем необходимым внести следующие изменения в действующее законодательство.

В гл. 40 Гражданского кодекса РФ добавить статью в следующей редакции:

«Договор перевозки багажа

1. По договору перевозки багажа одна сторона (перевозчик) обязуется за плату доставить в пункт назначения и выдать управомоченному на его получение лицу отдельные предметы, относящиеся к движимому имуществу лица (пассажира), упакованные для перевозки согласно правилам, установленным на конкретном транспорте.

Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом сдавать к

перевозке багаж за плату по тарифу.

2. Сдача пассажиром багажа подтверждается багажной квитанцией, выдаваемой пассажиру перевозчиком

Форма багажной квитанции утверждается соответствующими уставами и кодексами».

Внести изменения в ст. 786 Гражданского кодекса РФ, представив ее в следующей редакции:

«Договор перевозки пассажира

1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира с принадлежащей ему ручной кладью в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд.

2. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом. Форма билета утверждается соответствующими уставами и кодексами.

3. В случае если ручная кладь пассажира не превышает установленные нормы для конкретного транспорта, пассажир не оплачивает перевозку ручной клади».

Список библиографических ссылок

1. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федер. закон от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 21.04.2011 г.) // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.
2. Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 1. / Е. Н. Абрамова [и др.]; под ред. А. П. Сергеева. РГ Пресс, 2010. С. 162.
3. <http://www.ozhegov.su/>
4. <http://slovardalja.net/word.php?wordid=699>
5. http://www.rossiya-airlines.com/ru/passenger/your_baggage/manual_load/
6. Хаснутдинов А. И. Понятие транспортного договора. М., 2003. С. 34—42.
7. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»: федер. закон от 08. 11. 2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 21. 04. 2011 г.). П. 6. Ст. 22 // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

© К. В. Лазукина, 2012