

И. С. Непомнящая, Н. В. Котельников

**О ПРАВОВОЙ ПРИРОДЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

В статье проводится анализ положений законодательства, затрагивающих вопросы ответственности перевозчика при перевозках пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Впервые предлагается выделить новый вид ответственности, имеющей двойственный характер в обязательствах по перевозкам.

Ключевые слова: перевозка, ответственность, пассажир, багаж, перевозчик.

I. S. Nepomnyaschaya, N. V. Kotelnikov

**ABOUT THE LEGAL NATURE OF THE CARRIER'S RESPONSIBILITY
WHEN TRANSPORTING PASSENGERS AND BAGGAGE BY MOTOR VEHICLES**

The article represents the analysis of provisions of the legislation regarding the issues of the carrier's responsibility when transporting passengers and baggage by motor vehicles. For the first time the authors offer to single out a new type of responsibility having a dual character in obligations on motor transportation.

Keywords: motor transportation, responsibility, passenger, baggage, carrier.

Основные положения, касающиеся ответственности перевозчика, предусмотрены как Гражданским кодексом РФ (далее — ГК РФ), так и отдельным блоком транспортного законодательства: Уставом автомобильного транспорта и городского наземного транспорта (далее — Устав АТиГНЭТ) и Правилами перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Так, в ст. 795 ГК РФ законодатель, предусматривая основания ответственности перевозчика за задержку отправления пассажира, делает отсылку на положения соответствующих транспортных уставов и кодексов в части установления размера штрафа, который перевозчик должен оплатить в пользу пассажира. Устав АТиГНЭТ в п. 13 ст. 34 содержит норму, согласно которой за задержку отправления транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении, или прибытие его с опозданием в пункт назначения более чем на час перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере 3 % от стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда и не позднее, чем в

течение десяти дней после дня предъявления пассажиром соответствующего требования.

Статья 796 ГК РФ предусматривает ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение багажа, содержит положение, которое полностью дублируется п. 7 ст. 34 Устава АТиГНЭТ.

Так, перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата или повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, возмещается перевозчиком:

— в случае утраты багажа — в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

— в случае повреждения багажа — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа — в размере его стоимости;

— в случае утраты багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости багажа.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, предусмотренной договором, а указание цены в договоре — исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Таким образом, в силу ст. 796 ГК РФ и п. 7 ст. 34 Устава АТиГНЭТ ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира и багажа автомобильным транспортом, будет иметь ограниченный характер, поскольку в случае утраты или повреждения багажа ответственность перевозчика будет ограничена стоимостью утраченного или поврежденного багажа.

А. В. Мякина комментирует ст. 796 ГК РФ: «Данная статья сохраняет ранее принятые в отечественном праве принципы имущественной ответственности перевозчика: он отвечает в пределах стоимости перевозимого груза или багажа» [1]. Аналогичные начала ответственности приняты в зарубежном праве и в международных транспортных конвенциях. Сверх стоимости груза и багажа перевозчик возвращает клиенту только соответствующую провозную плату [2, с. 445].

Ограничение ответственности в различных формах ГК РФ предусматривается применительно и ко многим другим гражданско-правовым отношениям, вытекающим из договорных обязательств [3]. Например, нормы ст. 691—694 ГК РФ (ответственность сторон по договору ссуды — безвозмездного пользования) предусматривают возмещение ссудополучателю только понесенного им реального ущерба при расторжении договора безвозмездного пользования по его инициативе (ст. 692 ГК РФ). При обнаружении недостатков вещи ссудополучатель также вправе потребовать от ссудодателя возмещения только понесенного им реального ущерба (ст. 693 ГК РФ).

Аналогичные положения об ограничении ответственности мы встречаем в договоре энергоснабжения (ст. 547 ГК РФ), когда в случае причинения покупателю убытков энерго- или теплоснабжающая организация возмещает лишь реальный ущерб без возмещения упущенной выгоды.

В данном случае мы согласимся с мнением [4], согласно которому причина законодательного ограничения размера возмещения объясняется

характером деятельности, осуществляемой организацией-должником (оказание перевозных, экспедиционных, почтовых и иных услуг миллионам гражданам страны). В этой связи наличие большой степени риска для исполнителей такого рода услуг, финансовая неспособность обслуживающих организаций возместить все виды убытков и т. д. — все это может привести к существенному снижению предложений (и как следствие — качества) указанных услуг на рынке.

Таким образом, считаем вполне обоснованным ограничение ответственности перевозчика по договору автомобильной перевозки пассажиров и багажа рамками, размер которых устанавливается ГК РФ (ст. 796) и п. 7, 8 ст. 34 Устава АТиГНЭТ.

Тем самым мы можем констатировать определенное несовпадение между «полной» ответственностью как признаком гражданско-правовой ответственности и «ограниченной» ответственностью как частным признаком ответственности перевозчика перед пассажиром по договору автомобильной перевозки.

С другой стороны, на отношения перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом распространяются положения законодательства о защите прав потребителя, предусматривающие полное возмещение пассажиру как потребителю услуги всех причиненных ему убытков. Так, можно отметить нормы п. 1 ст. 14 Закона о защите прав потребителей [5]. Согласно указанной норме вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потребителя вследствие конструктивных, производственных, рецептурных или иных недостатков товара (работы, услуги), подлежит возмещению в полном объеме.

Часть 1 ст. 28 ФЗ «О защите прав потребителей» говорит о праве потребителя потребовать полное возмещение убытков, причиненных ему в связи с нарушением сроков оказания услуги. Убытки возмещаются в сроки, установленные для удовлетворения соответствующих требований потребителя, т. е. возникает несоответствие между «ограниченной» ответственностью перевозчика

и «полным» возмещением пассажиру-потребителю всех убытков, причиненных деятельностью

перевозчика в рамках договора автомобильной перевозки.

Таким образом, налицо определенное несоответствие между отдельными нормами, а гражданско-правовой доктриной еще не сформирована логическая связь между указанными разночтениями, касающимися объема ответственности перевозчика перед пассажиром по договору перевозки. Можно отметить норму ст. 15 ФЗ «О защите прав потребителей», предусматривающую обязанность компенсации морального вреда потребителю услуги в случае нарушения перевозчиком обязательств по перевозке пассажиров. В настоящее время указанная норма является достаточно спорной по нескольким аспектам, в частности, взаимоисключающими представляются позиции, высказанные в рамках положений ГК РФ, в литературе [6] и судебной практике [7, п. 45].

Если следовать ст. 1100, п. 2 ст. 1099 и ст. 151 ГК РФ, а также п. 45 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 28.06.2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей», можно увидеть, что по общему правилу не предусматривается возможность компенсации морального вреда при нарушении договорных обязательств, поскольку здесь затрагиваются, в первую очередь, имущественные интересы потребителя и предусматривается особый комплекс мер по компенсации — уплата неустойки и взыскание убытков. В этой связи основания, при которых пассажир как потребитель услуги может рассчитывать на возмещение морального вреда, будут представлять собой исключение из правил. К примеру, пассажир может испытать нравственные и физические страдания, если по вине перевозчика в случае несвоевременного прибытия в пункт назначения он опоздает на свадьбу близкого родственника или на какое-либо не менее важное мероприятие, имеющее для него достаточно большое значение.

Следовательно, при рассмотрении правовой конструкции ответственности сторон по договору перевозки мы выявляем дуалистичный (двойственный) характер правовой природы данной ответственности. Указанный дуализм будет заключаться в том, что, с одной стороны, ответственность сторон по договору перевозки пассажиров

и багажа автотранспортом будет иметь в качестве общего признака гражданско-правовой

ответственности элемент «полной» компенсации имущественных потерь пассажира — потребителя услуги.

В данном случае «полнота компенсации» будет состоять в том, что закрепляется возможность возмещения пассажиру компенсации морального вреда.

С другой стороны, рассматриваемая нами ответственность будет иметь ограниченный характер, заключающийся в том, что в силу ст. 796 ГК РФ ответственность перевозчика будет ограничена стоимостью утраченного или поврежденного багажа. Таким образом, будут возмещаться только фактические (прямые) потери, понесенные пассажиром в связи с утратой или повреждением багажа/ручной клади.

В целом необходимо отметить, что двойственная природа ответственности как правовая категория достаточно давно известна отечественной правовой науке. Так, А. С. Горячев выделяет двойственную природу дисциплинарной ответственности руководителя организации: дисциплинарная ответственность руководителя, являющегося работником организации, и дисциплинарная ответственность руководителя, выступающего

в качестве органа юридического лица — работодателя, нарушившего требования правопорядка [8, с. 38]. По своему объему указанная ответственность в первом и во втором случаях будет различна.

Ю. М. Буравлев предлагает свое видение двойственной природы ответственности госслужащих: «...материальная ответственность в сфере госслужбы имеет двойственную правовую природу, позволяющую разделить ее на два направления, одно из которых обращено вовнутрь данной системы, а другое — вовне. С определенной долей условности их можно охарактеризовать как внутреннюю и внешнюю ее разновидности.

Возмещение вреда государственному органу его персоналом и наоборот — это внутриаппаратный вопрос, который может регламентироваться как законодательством о госслужбе [9], так и на основе норм других отраслей права... Имущественные претензии третьих лиц к государственному органу — это правоотношения субъектов, не связанных между собой служебной зависимостью

(подчиненностью), и выражены они уже во внешней области деятельности государственного органа или должностного лица...» [10, с. 72].

В контексте рассматриваемого аспекта, характеризующего дуалистичный характер ответственности сторон по договору перевозки пассажиров

и багажа автотранспортом, важно отметить тот факт, что необходимо отличать двойственный характер ответственности от ее смешанного характера.

Так, согласно устоявшемуся мнению в гражданско-правовой доктрине, под смешанным характером ответственности будет признаваться учет вины кредитора при определении размера ответственности должника [11]. Еще в ст. 37 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик указывалось, что если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд, арбитраж или третейский суд соответственно уменьшает размер ответственности должника [12]. Современные авторы, рассматривая смешанную ответственность, отмечают: «Если заблуждение возникло по вине обоих участников сделки, следует считать возможным применение так называемой смешанной ответственности на основании правил п. 1 ст. 404 ГК и распределять реальный ущерб между сторонами соответственно степени их вины» [13]. В п. 1 ст. 404 ГК РФ установлено, что если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника. Суд также вправе уменьшить размер ответственности должника, если кредитор умышленно или по неосторожности содействовал увеличению размера убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением, либо не принял разумных мер к их уменьшению.

Варшавская конвенция [14], предусматривая правило о «смешанной ответственности», отсылает к закону суда в отношении вопросов о форме вины потерпевшего и об определении степени освобождения перевозчика от ответственности. Согласно ст. 21 Варшавской конвенции в случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может устранить или ограничить ответственность

перевозчика, применив норму своего внутреннего права.

При рассмотрении дела российским судом в этом случае надлежит руководствоваться положениями Общей части обязательственного права ГК РФ, когда речь идет о несохранности груза или багажа и задержке при перевозке, поскольку ответственность перевозчика основана на договоре. Статья 404 ГК РФ «Вина кредитора» гласит: «Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника. Суд также вправе уменьшить размер ответственности должника, если кредитор умышленно или по неосторожности содействовал увеличению размера убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением, либо не принял разумных мер к их уменьшению» [15, с. 125].

Надо отметить, что признание наличия смешанного характера ответственности сторон по договору перевозки пассажиров и багажа является относительно новым для нашего законодательства. Хорошо известно, что еще несколько десятилетий тому назад практика твердо считала невозможным применять принцип смешанной ответственности к обязательствам по перевозкам. При этом ссылаются в первую очередь на то, что специальное законодательство (транспортные уставы и кодексы) не предусматривало уменьшения ответственности одной из сторон при наличии вины и другой стороны в неисполнении обязательства [11].

Таким образом, в настоящее время в случае, если вред стал результатом виновного поведения не только самого причинителя вреда, но и потерпевшего, принято говорить о так называемой смешанной ответственности [16].

В рамках договорных отношений по перевозке пассажиров и багажа автотранспортом ответственность сторон в некоторых случаях также будет иметь смешанный характер [17]. Например, если пассажир был доставлен в пункт назначения с опозданием, ответственность перевозчика признается ограниченной или может вообще отсутствовать, если перевозчик докажет факт опоздания пассажира ко времени отправки.

Исходя из изложенного, мы можем обосновать наличие так называемой «дуалистичной

(двойственной) природы» ответственности перевозчика перед пассажиром по договору автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Наличие указанного характера правовой природы будет обуславливать различие в объеме ответственности перевозчика перед пассажиром. При этом двойственный характер ответственности следует отличать от смешанного. Смешанный характер ответственности перевозчика будет состоять в том, что размер его ответственности будет уменьшаться пропорционально размеру вины перевозчика. Двойственный характер ответственности перевозчика перед пассажиром будет заключаться в наличии нескольких разновидностей ответственности: ограниченной ответственности в связи с возмещением убытков пассажира (возмещение фактических имущественных потерь пассажира) и максимально возможном возмещении потерь пассажира как потребителя услуги (компенсация морального вреда пассажиру в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке).

Предлагая подобную конструкцию ответственности, мы получаем возможность устранения несоответствия норм ГК РФ об ограниченном характере ответственности перевозчика и положений Закона о защите прав

потребителей о максимальном возмещении вреда, причиненного пассажиру — потребителю услуги. В первом случае, когда мы говорим о возмещении фактических потерь пассажира в результате оказанной ему перевозчиком услуги по автоперевозке, мы подразумеваем тот ущерб, который причинен имущественной сфере пассажира. Например, к этой ситуации следует отнести утрату или повреждение багажа пассажира или его ручной клади. При этом указанная разновидность ответственности будет иметь ограниченный характер, о котором мы говорили выше — размер денежной компенсации будет определяться в рамках стоимости утраченного или поврежденного багажа/ручной клади.

Что касается максимально возможного возмещения потерь пассажиру в результате оказанной ему услуги по перевозке автомобильным транспортом, то в этом случае мы предлагаем относить к характеристике ответственности те потери, которые пассажир несет в своей субъективной психофизиологической сфере. Эта разновидность ответственности заключается в возмещении морального вреда, причиненного пассажиру в результате оказанной услуги по перевозке автотранспортом.

Примечания

1. Мякинина А. В. Ограничение размера возмещаемых убытков в гражданском праве Российской Федерации // Убытки и практика их возмещения: сб. ст. / отв. ред. М. А. Рожкова. М.: Статут, 2006. С. 278—328.
2. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / отв. ред. О. Н. Садиков. 4-е изд., испр. и доп. М.: КОНТРАКТ: ИНФРА-М, 2004.
3. Садков А. Н. Особенности правового положения и деятельности религиозных организаций // Свобода. Право. Рынок: сб. науч. тр. / под ред. проф. П. М. Филиппова. Волгоград: Перемена, 2002. Вып. 3. С. 116—121.
4. Мякинина А.В. Ограничение размера возмещаемых убытков в гражданском праве Российской Федерации // Убытки и практика их возмещения: сб. ст. / отв. ред. М. А. Рожкова. М.: Статут, 2006. С. 320; Ее же. Ограничение размера убытков в гражданском праве // Журнал рос. права. 2005. № 5. С. 111—112; Садиков О. Н. Убытки в гражданском праве Российской Федерации. М., 2009. С. 133; Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975. С. 103.
5. О защите прав потребителей: закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 (в ред. от 27.07.2011) // Рос. газ. 1992 (7 апреля).
6. Гражданское право России. Обязательственное право / отв. ред. О. Н. Садиков. М.: Юрист, 2004.
7. Постановление Пленума Верховного суда РФ от 28.06.2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» // Рос. газ. 2012. 11 июля.
8. Горячев А. С. Правовое положение руководителя коммерческой организации: моногр. М.: Юрист, 2006.
9. О материальной ответственности военнослужащих: федер. закон от 12.07.1999 г. № 161-ФЗ (ред. от 04.12.2006 г.) // СЗ РФ. 1999. № 29. Ст. 3682.
10. Буравлев Ю. М. Виды юридической ответственности в системе государственной службы: моногр. М.: Юрист, 2008.
11. Маковский А. Л. О кодификации гражданского права (1922—2006). М.: Статут, 2010. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик: Закон СССР от 08.12.1961 г. (ред. от 12.06.1990 г.) (вместе с Основами законодательства) // Ведомости ВС СССР. 1961. № 50. Ст. 525.
13. Ершов В. А., Сутягин А. В., Кайль А. Н. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (комментарий к ст. 178 Гражданского кодекса РФ). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
14. Имеется в виду Варшавская конвенция — Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.).
15. Остроумов Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009.
16. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая: учебно-практический комментарий (постатейный) / Е. Н. Абрамова [и др.]; под ред. А. П. Сергеева. М.: Проспект, 2010. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
17. Непомнящая И. С. Страхование жизни: специфика правоотношения // Проблемы правопонимания и правоприменения: 2-я межрегион. науч.-практ. конф. Волжский институт экономики, педагогики и права. Волжский, 2008.