

УДК 34.037

***ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЁННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ:
НА КОГО ВОЗЛАГАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ***

Удалов М. И.

старший преподаватель кафедры «Уголовно-правовые дисциплины»

Владимирский государственный университет,

Владимир, Россия

Рахимов Р.Б.

студент,

Владимирский государственный университет,

Владимир, Россия

Шамамедов Д.М.

студент,

Владимирский государственный университет,

Владимир, Россия

Аннотация: Исследование вопроса возложения ответственности за вред, причиненный перевозчиками, чрезвычайно актуально, ведь количество осуществляемых перевозок с каждым днем растет, также множатся и виды перевозок. Однако, несмотря на это, на сегодняшний день существует ряд проблем в сфере возмещения вреда, причиняемого пассажирам, например, вопрос разделения между перевозчиком и страховщиком ответственности за возмещение вреда, нанесенного пассажиру в процессе осуществления перевозки. Так, целью статьи является исследование разграничения

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

ответственности за вред, причиненный перевозчиком. Результатом исследования являются предложения по совершенствованию действующего законодательства в области перевозок.

Ключевые слова: договор перевозки, ответственность за вред, нарушение договора, владелец транспортного средства.

***RESPONSIBILITY FOR DAMAGE CAUSED BY CARRIERS: TO
WHOM TO BLAME***

Udalov M. I.

senior Lecturer of chair «Criminal law disciplines»

Vladimir State University,

Vladimir, Russia

Rakhimov R.B.

student,

Vladimir State University,

Vladimir, Russia

Shamamedov D.M.

student,

Vladimir State University,

Vladimir, Russia

Annotation: The study of the issue of liability for damage caused by carriers is extremely important, because the number of transportations is growing every day, and the types of transportation are also multiplying. However, in spite of this, today there are a number of problems in the field of compensation for harm caused to passengers, for example, the issue of separation between the carrier and the insurer

of liability for compensation for damage caused to a passenger during the transportation process. So, the purpose of the article is to study the differentiation of liability for harm caused by the carrier. The result of the study are proposals to improve existing legislation in the field of transportation.

Keywords: contract of carriage, liability for harm, breach of contract, owner of the vehicle.

Рассматривая ответственность за вред, причинённый перевозчиками, прежде всего, необходимо отметить, что в соответствии со ст. 307 Гражданского кодекса Российской Федерации основания возникновения обязательств подразделяются на две большие группы: договорные и внедоговорные.

Прежде всего, следует отметить, что основанием для применения мер гражданской ответственности по договору перевозки является нарушение прав и законных интересов пассажиров.

В соответствии с п. 1 ст. 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, которое непосредственно причинило данный вред, при наличии состава правонарушения, в который включаются такие элементы как вреда, противоправность поведения, причинная связь между ними, а также вина правонарушителя[1].

Следует сразу отметить, что договор перевозки осуществляется источником повышенной опасности. Так, в соответствии со ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации ответственность за причиненный вред возлагается на юридическое и физическое лицо, которые непосредственно владеют источником повышенной опасности на праве собственности или же на ином законном основании, если только владелец не

докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц, в таком случае ответственность за вред возлагается на лиц, которые соответственно противоправно завладели транспортным средством[1].

Важно знать, на наш взгляд, отличительные характеристики владельца источника повышенной опасности, среди которых мы выделяем:

- Во-первых, наличие соответствующего правомочия на владение транспортным средством;
- Во-вторых, наличие фактической эксплуатации владельцем объекта повышенной опасности либо наличие контроля[3, с. 264].

Ряд указанных признаков позволяет разграничить ответственность владельцев источников повышенной опасности от ответственности иных лиц, связанных другими материальными правоотношениями. Согласно действующему законодательству, собственником является лицо, владеющее, пользующееся и распоряжающееся имуществом. Владелец – лицо, которое фактически владеет и пользуется имуществом.

Таким образом, можно отметить, что отождествление понятий «владелец источника повышенной опасности» и «владелец имущества» рождает определенного рода проблему, а именно - смешение вещного и обязательственного внедоговорного отношения.

Кроме того, при определении ответственности за вред причиненный перевозчиками нельзя не учитывать, в чьих интересах непосредственно осуществлялась перевозка. Однако, следует отметить, что осуществление перевозки без специального разрешения, не влияет на квалификацию лица в качестве владельца транспортного средства.

Итак, субъектом правоотношений договора перевозки может выступать только владелец, то есть лицо, фактически эксплуатирующее транспортное средство путем организации перевозок.

Однако, возникают проблемы в случае, если гражданско-правовые отношения между пассажирами и водителем оформляются в устной форме.

Обычно в практике функционирования указывают на обязанности водителя, предлагающего свои услуги по перевозке, соблюдать ряд требований, среди которых можно выделить следующие:

1. наличие действующего водительского удостоверения;
2. подтверждение права собственности на транспортное средство;
3. наличие страхового полиса;
4. наличие врачебного подтверждения отсутствия болезней, противопоказанных к вождению;
5. наличие исправного технического состояния автомобиля[5, с. 128].

Однако, что важнее всего, исполнение данных обязательств не контролируется. Таким образом, исполнение предусмотренных для водителя обязанностей осуществляются «на вере». Из этого следует, что важно закрепить на законодательном уровне эти отношения и обязать собственника транспортного средства – нанимателя водителя, проводить строгий отбор водителей в соответствии с указанными параметрами, что послужит обеспечением соблюдения безопасности перевозки, а также популяризирует данный способ передвижения в связи со снижением риска причинения вреда жизни и здоровью пассажиров.

При отсутствии правового регулирования отношений между водителем и нанимателем, в целях обеспечения права на информацию при организации перевозок целесообразно использовать имеющиеся либо планируемые для введения в ближайшее время информационные технологии.

К примеру, с 2019 года в России запланирована замена бумажного паспорта транспортного средства на электронный. Заполнение электронной формы данных будет производиться операторами информационных систем

государственных и муниципальных органов (таможенные органы, органы ГИБДД и др.) [6, с. 83].

Однако, на сегодняшний день, вышеуказанная система имеет некоторые минусы, ведь информация из электронного паспорта будет предоставляться в наиболее полном объеме только представителям органов государственной власти.

Персональные данные владельца могут быть указаны только при его согласии, и в соответствии с положениями Федерального закона «О персональных данных».

Доступ к электронным паспортным данным транспортного средства будет также предоставлен лицу, которое официально переоформляет транспортное средство. Остальные заинтересованные стороны (в данном случае пассажиры) ограничены в получении информации, затрагивающей их права и законные интересы, например, о дорожно-транспортных происшествиях водителя.

В частности, при перевозке пассажиров важна информация о наличии дорожно-транспортных происшествий для этого водителя, что поможет им сформировать представление о безопасности поездки. Мы считаем, что открытость процесса эксплуатации транспортного средства текущим владельцем приведет к повышению безопасности третьих сторон, вступающих в договорные отношения с лицом, владеющим транспортным средством. Нельзя не обратить внимание на проблему участия работодателя водителя в транспортных отношениях. Работодатель водителя не является стороной этих договорных отношений.

Следовательно, в случае ответственности за вред, причиненный пассажирам, работодатель водителя не несет ответственности. Тем не менее, это принципиально важно для перевозки, поскольку перевозка как вид

деятельности, связанный с источником повышенной опасности, подвергается высокому риску возмещения ущерба.

Учитывая правовую природу отношений по договору перевозки, следует признать, что в данном случае речь идет о предоставлении достоверной и полной информации (договор на оказание услуг).

В этом случае обязательства считаются исполненными с момента их предоставления. Таким образом, работодатель водителя не может быть привлечен к ответственности в случае причинения вреда пассажирам. Об этом свидетельствует судебная практика[3, с. 265].

Кроме того, в области ответственности за вред, причиненный пассажирам следует отметить то, что Федеральным законом от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», который вступил в силу с 1 января 2013 г. регулируются отношения в области функционирования обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика.

В соответствии со ст. 5 Федерального закона от 14.06.2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» в случае не исполнения перевозчиком обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, но при этом осуществление фактической перевозки пассажиров, лица осуществляющие данные перевозки непосредственно несут ответственность за причиненный вред пассажирам.

Таким образом, для обеспечения безопасности пассажиров целесообразно, на наш взгляд, установить на законодательном уровне обязательство раскрывать информацию о лице, управляющем транспортным

средством, и о транспортном средстве, используемом для совместных поездок. Эта информация должна включать следующее: подтверждение действительных водительских прав; информация о предыдущих дорожно-транспортных происшествиях с участием этого водителя; наличие, характер и степень вины водителя в ДТП; количество и характер нарушений правил дорожного движения; техническое состояние автомобиля.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 16.12.2019, с изм. от 28.04.2020) // Собрание законодательства РФ.- 05.12.1994.- N 32.- ст. 3301.
2. О персональных данных: Федеральный закон от 27.07.2006 N 152-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // Собрание законодательства РФ.- 31.07.2006.- N 31 (1 ч.).- ст. 3451.
3. Маркелова А.А. Понятие договора перевозки // В сборнике: Актуальные вопросы устойчивого развития России в исследованиях студентов: управленческий, правовой и социально-экономический аспекты Материалы XVI Всероссийской студенческой научно-практической конференции. В 2-х частях. - 2018.- С. 264-266.
4. Федотова Д.С. Методологические основания построения системы договоров перевозки пассажиров // Юридический мир.- 2019.- № 1.- С. 40-43.
5. Федотова Д.С. Системообразующие факторы договоров перевозки пассажиров // Правовое государство: теория и практика.- 2019.- № 2 (56).- С. 127-132.
6. Хандогина А.В. Проблемные вопросы оформления договора перевозки автомобильным транспортом // В сборнике: проблемы противодействия преступности в современных условиях Материалы четырех научно-представительских конференций.- 2018.- С. 79-84.

Оригинальность 82%