

Ткаченко Елена Владимировна

**ОСНОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА  
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКА В ДОГОВОРЕ ОБ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПО  
ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО  
ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Статья раскрывает основания гражданско-правовой ответственности владельца инфраструктуры и перевозчика в железнодорожно-инфраструктурном договоре, а также основания освобождения от нее. Представлена ответственность владельца инфраструктуры и перевозчика перед третьими лицами, выявлена необходимость внесения в статью 115 Устава железнодорожного транспорта РФ положения о полной ответственности сторон по договору в виде возмещения реального ущерба и упущенной выгоды. За нарушение принципа недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре на ее владельца автор предлагает возложить ответственность в виде уплаты законной неустойки в Правилах оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2011/7-3/56.html](http://www.gramota.net/materials/3/2011/7-3/56.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и  
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2011. № 7 (13): в 3-х ч. Ч. III. С. 209-212. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2011/7-3/](http://www.gramota.net/materials/3/2011/7-3/)

**© Издательство "Грамота"**

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

УДК 347

*Статья раскрывает основания гражданско-правовой ответственности владельца инфраструктуры и перевозчика в железнодорожно-инфраструктурном договоре, а также основания освобождения от нее. Представлена ответственность владельца инфраструктуры и перевозчика перед третьими лицами, выявлена необходимость внесения в статью 115 Устава железнодорожного транспорта РФ положения о полной ответственности сторон по договору в виде возмещения реального ущерба и упущенной выгоды. За нарушение принципа недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре на ее владельца автор предлагает возложить ответственность в виде уплаты законной неустойки в Правилах оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.*

*Ключевые слова и фразы:* гражданско-правовая ответственность; договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; железнодорожно-инфраструктурное обязательство; владелец инфраструктуры; перевозчик.

**Елена Владимировна Ткаченко**

*Кафедра «Гражданско-правовые дисциплины»*

*Сибирский государственный университет путей сообщения*

*tkachenko.e@mail.ru*

### **ОСНОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКА В ДОГОВОРЕ ОБ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ<sup>©</sup>**

Гражданско-правовая ответственность - это последствие невыполнения обязательства [10, с. 66], она реализуется в санкциях [5, с. 9], которые представляют собой форму ответственности за правонарушение [14, с. 71]. Ответственность – это свойство (la qualite) тех, на кого в силу существующего правила ответственности должен пасть выбор как на субъектов, подлежащих применению санкции.

Имущественная ответственность в транспортных обязательствах – это специальная ответственность, т.к. правовое регулирование осуществляется специальным законодательством, учитывающим специфику деятельности транспорта [16, с. 72-73].

Противоправность, вред, вина, как отмечает Н. С. Малеин [7, с. 22], – это условия, фактические основания ответственности и элементы правонарушения, в совокупности образующие его состав.

Некоторые ученые [3, с. 62] считают, что основание ответственности – это состав правонарушения в целом или один из его элементов. Каждая из сторон договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования за нарушение его условий несет ответственность в соответствии с законодательством РФ.

Б. С. Антимонов [2, с. 30] выделяет четыре основания гражданской ответственности: 1) наличие вреда или убытков; 2) противоправность поведения должника; 3) наличие причинной связи между противоправным поведением должника и возникшим результатом; 4) наличие вины должника. В. А. Тархов [18, с. 29] указал, что юридическим основанием ответственности является закрепление ее в праве. Противоправность выражается в нарушении инфраструктурного обязательства владельцем инфраструктуры или перевозчиком. Как отметил В. А. Тархов [Там же, с. 137], противоправное поведение приносит вред.

Основанием для применения к владельцу инфраструктуры или перевозчику мер гражданско-правовой ответственности выступает неисполнение обязательства или его ненадлежащее исполнение. Основаниями для наступления имущественной ответственности клиентуры перевозчика являются нарушения правил сдачи груза к перевозке, его упаковки, своевременного получения груза в пункте назначения, оформления перевозочных документов и т.д. [2, с. 74; 6, с. 312; 15, с. 155; 17, с. 33]. Основания ответственности проявляются конкретизированно, в форме конкретных фактов - «условий ответственности» [12, с. 38]. Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – Правила) [11, ст. 4552] и Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – Устав) [19, ст. 170] закрепили ряд случаев привлечения к ответственности сторон данного соглашения.

Перевозчик несет ответственность за ненадлежащее использование инфраструктуры на весь период пользования этой инфраструктурой, т.е. с момента принятия инфраструктуры для осуществления перевозки и до ее окончания. Ответственность перевозчика в Правилах в основном является следствием несоблюдения им сроков расчетов либо отказа от получения услуг. За нарушение сроков расчетов при оказании инфраструктурной услуги перевозчик должен заплатить владельцу инфраструктуры пени в определенном размере, предусмотренном в договоре. Причем, уплата пеней не освобождает его от внесения причитающихся владельцу инфраструктуры платежей в соответствии с условиями договора. Если перевозчик отказывается от получения услуг, оказываемых владельцем инфраструктуры, он обязан уплатить ему штраф в размере,

определенном соглашении. Если он не смог соблюсти срок, установленный Правилами для отказа от услуг, он уплачивает владельцу инфраструктуры штраф.

В транспортном законодательстве также следует отразить, что неправомерные действия перевозчика могут проявляться и в том, что перевозчик: 1) передает выделенную ему трассу следования поезда другому перевозчику; 2) отказывается обеспечивать всех работников в перевозочном процессе необходимыми документами, приборами, снаряжением; 3) отказывается информировать владельца инфраструктуры обо всех чрезвычайных ситуациях с поездом на маршруте его следования.

На владельца инфраструктуры возлагается ответственность в виде уплаты штрафа при несоблюдении им срока информирования перевозчика об изменении графика движения поездов, если перевозчик заключает договор перевозки пассажиров с пользователем услуг. Такое положение вытекает из пункта 8 раздела 3 Правил [11, ст. 4552], где указано, что график движения пассажирских поездов с момента его утверждения становится обязательным для сторон, и его нарушение одной из сторон влечет за собой ответственность в соответствии с договором.

Кроме этого, владелец инфраструктуры несет ответственность, если: 1) отказывается предоставить перевозчику права на использование железнодорожных путей общего пользования; 2) отказывается обеспечить доступ железнодорожному подвижному составу, принадлежащему перевозчику или привлеченному им для перевозок на железнодорожные пути общего пользования. А также, если он не сформировал поезд из железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожных путях общего пользования, не обеспечил управление движением поездов, а именно: а) диспетчерское управление перевозкой; б) технический осмотр состава перевозчика; в) предоставление информации о движении или местонахождении железнодорожного подвижного состава перевозчика, электроснабжении железнодорожного тягового подвижного состава на электрифицированных участках инфраструктуры, проведении сортировочных и маневровых работ на железнодорожных станциях. К случаям брака в работе со стороны владельца инфраструктуры относятся неисправности пути, подвижного состава, устройств связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств, в результате которых допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более, а также неисправность пути, потребовавшая выдачи поездным диспетчером по заявке начальника приказа о закрытии движения на участке или ограничении скорости движения поездов до 15 км/ч. Также это сход подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, столкновение подвижного состава, при которых повреждены локомотивы или вагоны. Кроме того, это и излом рельса, в результате которого допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более [9, с. 177-190].

Помимо сказанного, на владельца инфраструктуры следует возложить ответственность за: 1) не организацию поездной и маневровой работы на промежуточных станциях; 2) не выдачу разрешений на пребывание работников перевозчика в границах территории ОАО «РЖД»; 3) не информирование перевозчика о возникших авариях, сбоях; 4) не согласование пропуска поездов по соседним железнодорожным линиям, принадлежащим другим владельцам инфраструктуры.

Все обстоятельства, ставшие основанием для возникновения ответственности сторон договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, должны быть удостоверены коммерческим актом, актом общей формы и иными актами.

Основанием освобождения владельца инфраструктуры или перевозчика от ответственности являются возникшие обстоятельства непреодолимой силы, при том, что каждая из сторон известила другую сторону о наступлении таких событий не позднее определенного срока, указанного в договоре. При этом не уведомление или несвоевременное уведомление лишает сторону права ссылаться на любое обстоятельство, относящееся к непреодолимой силе, в качестве основания, освобождающего ее от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств.

Еще в римском праве было отмечено, что за неисполнение обязательства, последовавшее от случая - *casus* - (непреодолимой силы), должник не обязан был отвечать, кроме случая, если невозможность исполнения обязательства наступила по его вине или по допущении им просрочки в его исполнении; либо, если установлена соглашением ответственность должника и за случай (непреодолимую силу) [1, с. 123].

По саксонскому уложению, если должник не исполнил в срок обязательство, то за просрочку в исполнении обязательства он обязан был возместить верителю убытки, происшедшие от этого. При этом следовало бы заметить, что его ответственность складывалась не только за невозможность исполнения обязательства, наступившую по его вине, но и наступившую случайно [2, с. 30].

В. А. Тархов [18, с. 96, 115] считал, что это естественная невозможность исполнения обязательства, т.к. определяется законами природы и не зависит от воли людей, но лицо все равно подлежит привлечению к ответственности. Б. Б. Черепяхин [4, с. 26] рассматривал непреодолимую силу как любой факт реальной действительности. Таким образом, стоит отметить, что владелец инфраструктуры будет отвечать за последствия крушения поезда, происшедшего от случайной поломки рельса, но не за последствия непреодолимой силы.

Как сказал Г. К. Матвеев [8, с. 117], владельцы источника повышенной опасности отвечают не только за виновное причинение вреда, но также за последствия казуса. Они не отвечают лишь за последствия

непреодолимой силы и за последствия собственной виновности потерпевшего в виде умысла или грубой неосторожности. Ф. Л. Рабинович [13, с. 73] говорит о неосторожности как об универсальной форме вины в договорных отношениях.

Таким образом, владелец инфраструктуры и перевозчик освобождаются от ответственности за неисполнение или ненадлежащим образом исполненное обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, если докажут, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы – п. 3 ст. 401 ГК РФ.

Обстоятельства непреодолимой силы не позволяют выполнять обязательства по договору полностью или частично, и стороны вправе требовать, в установленном порядке, расторжения договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования либо внесения в него соответствующих изменений и дополнений. В этом случае ни одна из сторон не обязана будет возмещать реальный ущерб по ст. 115 УЖТ РФ, а финансовые расчеты будут производиться за фактически оказанные по настоящему договору услуги.

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что основаниями ответственности владельца инфраструктуры являются:

1) отказ в предоставлении перевозчику права на использование железнодорожных путей общего пользования;

2) отказ в обеспечении доступа железнодорожному подвижному составу, принадлежащему перевозчику или привлеченному им для перевозок, на железнодорожные пути общего пользования;

3) отказ в формировании поезда из железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожных путях общего пользования;

4) отказ в обеспечении управления движением поездов: диспетчерское управление перевозкой, технический осмотр состава перевозчика, информация о движении или местонахождении железнодорожного тягового подвижного состава на электрифицированных участках инфраструктуры, проведении сортировочных и маневровых работ на железнодорожных станциях;

5) неисправность пути, подвижного состава, устройств связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств, в результате которых допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, или потребовавшая выдачи поездным диспетчером по заявке начальника приказа о закрытии движения на определенном участке;

6) сход и столкновение подвижного состава, при которых повреждены локомотивы и вагоны;

7) излом рельса, приведший к задержке поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более;

8) отказ в выдаче разрешений на пребывание работников перевозчика в границах территории ОАО «РЖД»;

9) отказ информировать перевозчика о возникших авариях, сбоях;

10) уход от согласования пропуска поездов по соседним железнодорожным линиям, принадлежащим другим владельцам инфраструктуры.

Основаниями ответственности перевозчика следует считать:

1) отказ в выполнении принятой заявки;

2) нарушение сроков расчетов за оказание железнодорожно-инфраструктурной услуги;

3) отказ от получения услуг;

4) передача выделенной ему трассы следования поезда другому перевозчику;

5) отказ в обеспечении всех работников в перевозочном процессе необходимыми документами, приборами, снаряжением;

6) отказ информировать владельца инфраструктуры обо всех чрезвычайных ситуациях с поездом на маршруте его следования.

Данные основания ответственности распространяются не только на отношения между владельцем инфраструктуры и перевозчиком, но и на их отношения перед третьими лицами. Перед третьими лицами их ответственность является внедоговорной (деликтной). И, согласно п. 1 ст. 1064 ГК РФ, вред подлежит возмещению в полном объеме лицом, его причинившим. Кроме того, за владельцем инфраструктуры и перевозчиком по железнодорожно-инфраструктурному обязательству следовало бы закрепить полную ответственность, и в статье 115 УЖТ РФ отразить это в виде возмещения реального ущерба и упущенной выгоды. Если владелец инфраструктуры нарушает положение о недискриминационном доступе перевозчиков к инфраструктуре, то на него в Правилах стоит возложить ответственность в виде уплаты законной неустойки.

#### *Список литературы*

1. **Анненков К. Н.** Система русского гражданского права. СПб.: Изд. М. М. Стасюлевича, 1898. Т. III. Права обязательственные.
2. **Антимонов Б. С.** Основания договорной ответственности социалистических организаций. М.: Юрид. лит-ра, 1962.
3. **Гражданское право:** учебник: в 2-х т. / под ред. Е. А. Суханова. М.: БЕК, 2000. Т. II. Полутом 2.
4. **Иоффе О. С.** Ответственность по советскому гражданскому праву: автореф. дисс. ... к.ю.н. Л., 1954.
5. **Иоффе О. С.** Ответственность по советскому гражданскому праву. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1955.

6. Иоффе О. С., Шаргородский М. Д. Вопросы теории права. М.: Госюриздат, 1961.
7. Малени Н. С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. М.: Наука, 1968.
8. Матвеев Г. К. Вина в советском гражданском праве. Киев: Изд-во Киев. гос. ун-та им. Т. Г. Шевченко, 1955.
9. Методические рекомендации о порядке взаимодействия подразделений ОАО «РЖД» при наступлении страховых случаев, предусмотренных договором страхования гражданской ответственности: утв. ОАО «РЖД» 15.10.2007 г. № ФА-11656 // Экономика железных дорог. 2008. № 3.
10. Новицкий И. Б., Луцк Л. А. Общее учение об обязательстве. М.: Госюриздат, 1950.
11. Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования: Постановление Правительства РФ № 703 от 20.11.2003 г. // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 2003. № 47.
12. Полянский Н. К. К учению об ответственности // Право и жизнь. 1924. № 9.
13. Рабинович Ф. Л. Вина как основание договорной ответственности предприятия. М.: Юрид. лит-ра, 1975.
14. Райхер В. К. Правовые вопросы договорной дисциплины в СССР. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1958.
15. Ребане И. А. Убеждение и принуждение в деле борьбы с посягательствами на советский правопорядок: автореф. дисс. ... к.ю.н. М.: Юрид. лит-ра, 1968.
16. Романович А. Н. Транспортные правоотношения. Минск: Изд-во университетское, 1984.
17. Самощенко И. С. Ответственность по советскому законодательству. М.: Юрид. лит-ра, 1971.
18. Тархов В. А. Ответственность по советскому гражданскому праву. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1973.
19. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон № 18-ФЗ от 10.01.2003 г. // СЗРФ. 2003. № 2.

**THE GROUNDS OF INFRASTRUCTURE OWNER AND CARRIER'S CIVIL-LEGAL LIABILITY IN THE CONTRACT ON RENDERING THE SERVICES OF PUBLIC RAILWAY TRANSPORT INFRASTRUCTURE USE**

**Elena Vladimirovna Tkachenko**  
*Department of Civil Law Disciplines*  
*Siberian State University of Railway Engineering*  
*tkachenko.e@mail.ru*

The author considers the grounds of infrastructure owner and carrier's civil-legal liability in railway-infrastructure contract and the grounds of the release from it, describes the infrastructure owner and carrier's liability concerning the third parties, reveals the necessity to amend Article 115 of the Charter of the Russian Railways with the regulation about the complete liability of the parties to the contract in the form of actual damages and missed profit compensation and suggests to impose liability in the form of penalty payment in accordance with the Rules of Rendering the Services on Public Railway Transport Infrastructure Use for the violation of the principle of non-discriminatory access of carriers to infrastructure.

*Key words and phrases:* civil-legal liability; contract on rendering the services of public railway transport infrastructure use; railway-infrastructure obligation; infrastructure owner; carrier.

---

УДК 94(47).083

*Статья раскрывает содержание деятельности земской агрономической организации по внедрению передового аграрного опыта в Тамбовской губернии в ходе столыпинских преобразований. Основное внимание автор уделяет взаимодействию сельскохозяйственной интеллигенции и крестьянского социума в процессе усвоения агрокультурных инноваций.*

*Ключевые слова и фразы:* агрокультурные инновации; агрономическая организация; агрономическая помощь; агрономы; единоличники; землеустройство; интенсивные агротехнологии; земство; отрубники; рационализация сельскохозяйственного производства; сельский социум; столыпинские реформы; Тамбовская губерния.

**Николай Васильевич Токарев**  
*Кафедра гуманитарных дисциплин*  
*Тамбовский филиал Московского университета МВД России*  
*n\_tokarev@mail.ru*

**СЕЛЬСКИЙ СОЦИУМ И АГРОНОМИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗЕМСТВ ТАМБОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В ГОДЫ СТОЛЫПИНСКИХ РЕФОРМ<sup>©</sup>**

Практическая реализация столыпинского законодательства со временем наглядно показала, что только расширением участкового землевладения невозможно решить задачу перехода к прогрессивным методам хозяйствования у «новых помещиков» и способствовать скорейшей рационализации крестьянских хозяйств.