

Ткаченко Елена Владимировна

**О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ВОЗМЕЩЕНИЯ УБЫТКОВ МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦЕМ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКОМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ИНФРАСТРУКТУРНОМ  
ДОГОВОРЕ**

Статья раскрывает некоторые проблемы возмещения убытков между владельцем инфраструктуры и перевозчиком в железнодорожно-инфраструктурном договоре. Автор предлагает за неисполнение, ненадлежащее исполнение договорных обязательств между владельцем инфраструктуры и перевозчиком предусмотреть за ними на уровне Устава железнодорожного транспорта РФ полную гражданско-правовую ответственность.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2012/8-2/41.html](http://www.gramota.net/materials/3/2012/8-2/41.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2012. № 8 (22): в 2-х ч. Ч. II. С. 180-183. 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/3/2012/8-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2012/8-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена 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)

## ANTINOMY OF CULTURE AND CIVILIZATION AS OPPOSITION OF RUSSIA AND THE WEST IN V. V. ROZANOV'S CREATIVE WORK

Anna Aleksandrovna Suchilina

Department of Classical and Social Disciplines

All-Russian State Tax Academy of Ministry of Finance of the Russian Federation

SuchilinaA@gmail.com

The topical problem of self-identification and the search of development way forces to refer to Russian religious philosophers' heritage, in particular to V. V. Rozanov's creative work, who developing the ideas of the sociologist N. Ya. Danilevskii emphasizes Russia as the special world different from the West. The problem of "Russia - the West" is considered by the thinker as the opposition of culture and civilization, and it allows calling Rozanov "Russian Spengler". On the other hand, the publicist notes the ambivalence of the Russian life: the civility of the "Russian facade" and the true culture of peasant Russia.

*Key words and phrases:* V. V. Rozanov; O. Spengler; antinomy; culture; civilization; "Russia of appearances"; "Russia of essentialities"; the West.

УДК 347

### Юридические науки

*Статья раскрывает некоторые проблемы возмещения убытков между владельцем инфраструктуры и перевозчиком в железнодорожно-инфраструктурном договоре. Автор предлагает за неисполнение, ненадлежащее исполнение договорных обязательств между владельцем инфраструктуры и перевозчиком предусмотреть за ними на уровне Устава железнодорожного транспорта РФ полную гражданско-правовую ответственность.*

*Ключевые слова и фразы:* железнодорожно-инфраструктурный договор; инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования; железнодорожно-инфраструктурная услуга; владелец инфраструктуры; перевозчик.

Елена Владимировна Ткаченко

Кафедра «Гражданско-правовые дисциплины»

Сибирский государственный университет путей сообщения

tkachenko.e@mail.ru

## О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ВОЗМЕЩЕНИЯ УБЫТКОВ МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКОМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ИНФРАСТРУКТУРНОМ ДОГОВОРЕ<sup>©</sup>

При просрочке исполнения обязательства владелец инфраструктуры и перевозчик вправе требовать друг от друга возмещения причиненных договорных убытков. Н. С. Малейн отмечал, что за нарушение имущественного интереса должно быть возмещение в денежной форме, в форме убытков [10, с. 91]. В. К. Мамутов, В. В. Овсиенко, В. Я. Юдин указали, что возмещение убытков, с экономической стороны, представляет механизм восстановления эквивалентности обмена [11, с. 38]. В. С. Белых заметил, что убытки – это, прежде всего, экономическая категория, представляющая собой неблагоприятные имущественные потери [17, с. 628].

Е. А. Суханов отмечает, что общей санкцией за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства является возмещение убытков, а дополнительной санкцией за эти же нарушения – неустойка [20, с. 51]. Под убытками в гражданском праве понимают причинение вреда, которому соответствует обязанность лица, причинившего вред, возместить нанесенный ущерб, загладить вредные последствия своих противоправных действий [12, с. 91]. И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц называют убытки денежным выражением ущерба [13, с. 365]. Возмещение убытков и уплата неустойки, как отмечает А. Н. Романович, относятся к формам гражданско-правовой ответственности [18, с. 75]. А. С. Э. Либанова считает, что возмещение убытков – это мера гражданско-правовой ответственности [9, с. 6-11].

О. С. Иоффе выделяет четыре характерных признака возмещения убытков: 1) убытки действительно были причинены; 2) доказан размер убытков и применялись необходимые меры для их устранения; 3) убытки – это неопределенная величина; 4) убытки есть объективный результат правонарушения [5, с. 292-293].

Таким образом, следствием правонарушения являются меры гражданско-правовой ответственности [Там же, с. 100]. Они, как средства правового воздействия на правонарушителя, находят отражение в санкциях норм и возлагают определенный объем имущественных лишений. Считается, что предусматриваются только законом [7, с. 5]. В. А. Тархов отметил, что меры гражданско-правовой ответственности обусловлены различием имущественных последствий правонарушений [21, с. 18, 27].

Отсюда следует, что владелец инфраструктуры и перевозчик должны возместить друг другу убытки, которые причинили в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением своих обязательств по данному договору. Согласно ст. 115 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ) стороны

возмещают друг другу реальный ущерб, причиненный таким неисполнением или ненадлежащим исполнением, но не упущенную выгоду. Согласно п. 3 ст. 393 ГК РФ, если иное не предусмотрено законом, иными правовыми актами или самим договором, при определении убытков во внимание должны быть приняты цены, существовавшие в том месте, где обязательство должно быть исполнено, в день добровольного удовлетворения должником требования кредитора, а если требование добровольно не удовлетворено, то в день предъявления иска [4].

А. В. Венедиктов заметил, что при возмещении убытков следует учитывать каждый отдельный случай и ограничивать присуждаемую сумму размерами реально понесенных убытков [3, с. 77]. В. А. Тархов указал, что произвольное определение размера убытков недопустимо, что он должен быть определен со знанием дела и подкреплен доказательствами [21, с. 150]. Согласно «Правилам компенсации убытков, понесенных владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом» [14, с. 105-108], убытки, понесенные владельцем инфраструктуры и (или) перевозчиком, должны возмещаться в полном объеме. Для компенсации убытков одна из сторон должна подать заявление и иные необходимые документы, перечисленные в п. 4 Правил, в Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Федеральное агентство железнодорожного транспорта передает документы в Министерство транспорта РФ, где решается вопрос о перечислении субсидий на расчетный счет получателя. Таким образом, следует заключить, что данные Правила предусматривают неограниченную ответственность владельца инфраструктуры и перевозчика за нарушение договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, что противоречит ст. 115 УЖТ РФ и соответствует ст. 15 ГК РФ.

О. С. Иоффе отметил, что полное возмещение убытков должно совпадать с объемом причиненных убытков [6, с. 238-239]. С. Н. Ландкоф верно заметил, что форма виновности правонарушителя не влияет на объем его материальной ответственности: независимо от того, совершил ли он противоправное действие умышленно или по неосторожности, он обязан ответить за его вредные последствия в полной мере [8, с. 186-187].

Например, за самовольное использование перевозчиком принадлежащих владельцу инфраструктуры вагонов, контейнеров он наказывается штрафом в десятикратном размере санкций, установленных ст. 100, 101 УЖТ РФ [23]. Если перевозчик утратил вагоны, контейнеры, принадлежащие владельцу инфраструктуры, он обязан отремонтировать подвижной состав или возместить владельцу стоимость ремонта (фактическую стоимость) вагонов, контейнеров, а также убытки, которые были вызваны утратой или повреждением транспортных средств. Либо перевозчик должен передать владельцу аналогичные вагоны, контейнеры в качестве замены поврежденных (утраченных). Владелец инфраструктуры за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры согласно ст. 115 УЖТ РФ возмещает перевозчику реальный ущерб. При этом согласно п. 2 ст. 404 ГК РФ суд может уменьшить размер ответственности субъектов предпринимательской деятельности, если одновременно и владелец инфраструктуры, и перевозчик не исполнили или ненадлежащим образом исполнили свои обязательства.

Согласно статье 115 Устава, если перевозка пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа осуществляется с участием нескольких инфраструктур, то ответственность перед перевозчиком должен нести владелец инфраструктуры, виновный в неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств, связанных с указанными перевозками.

Ограниченная ответственность владельца инфраструктуры и перевозчика, предусмотренная ст. 115 УЖТ РФ, дает возможность заключить, что объем ответственности перевозчика может быть ограничен размером арендной платы за инфраструктуру. Ответственность владельца инфраструктуры может выражаться в предоставлении отдельно этому же перевозчику еще одной транспортной инфраструктурной услуги. Отсюда видно, что принцип ограниченной ответственности, закрепленный в данной статье Закона, применяется к этим сторонам с учетом начал равенства участников гражданско-правовых отношений – п. 1 ст. 1 ГК РФ имеет двусторонний характер. М. И. Брагинский тоже определяет, что ограниченная ответственность в законодательстве должна вводиться в обязательство в равной степени в отношении обеих сторон, а не применительно к отдельным категориям субъектов [2, с. 612].

В. Ф. Попондопуло отмечает, что ограниченная ответственность и предпринимательская деятельность не совместимы. В частности, он указывает, что «в условиях коммерческого расчета ограниченная ответственность неприемлема, т.к. она ведет к перекалыванию результатов собственной плохой работы на договорных контрагентов» [16, с. 181-182]. Г. П. Савичев выступает против применения ограниченной ответственности к перевозчику, т.к. рыночный оборот требует применения полной ответственности, и это не грозит тотальным разорением для перевозчика [19, с. 224].

В. Г. Баукин тоже отмечает, что с развитием страхования предпринимательских рисков, говорить об ограничении возможности транспортных организаций возместить причиненные убытки в полном объеме не имеет смысла [1, с. 69].

Отечественная дореволюционная наука гражданского права также поддерживала принцип полного возмещения убытков. На этот счет в материалах Редакционной комиссии по составлению Гражданского Уложения России имелся комментарий к ст. 1654 книги V проекта Гражданского Уложения. В нем предусматривалось, что «вознаграждение за убытки состоит в возмещении как понесенного верителем ущерба в имуществе, так и той прибыли, какую веритель мог бы получить в обыкновенном порядке вещей, если бы обязательство было надлежащим образом исполнено» [2, с. 641].

Постановления Пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ от 1 июля 1996 г. № 6/8 «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» разъясняют объем подлежащих возмещению убытков при нарушении обязательств. В частности, в состав реального ущерба входят как фактически понесенные соответствующим лицом расходы, так и расходы, которые это лицо должно будет произвести для восстановления нарушенного права [Там же, с. 643]. При этом размер упущенной выгоды (неполученного дохода), согласно этим же постановлениям, следует определять арбитражным судам с учетом разумных затрат, которые кредитор должен был понести, если бы обязательство было исполнено.

Исходя из вышеизложенного, необходимо в статье 115 УЖТ РФ предусмотреть ответственность владельца инфраструктуры и перевозчика не только в объеме реального ущерба, но и упущенной выгоды. Существует риск, что владелец инфраструктуры: 1) перенесет произвольно сроки исполнения услуг; 2) изменит график движения поездов, что может вызвать простой вагонов в ожидании локомотива; 3) заменит ресурсы инфраструктуры, не согласовав свое решение с перевозчиком и др.

В Правилах на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования следует установить ответственность владельца инфраструктуры в виде уплаты законной неустойки за нарушение принципа недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре, т.к. за ним не предусмотрена какая-либо форма ответственности за нарушение этого положения [22, с. 211].

Если вдруг в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением своих обязательств владельцем инфраструктуры и (или) перевозчиком причинен ущерб третьим лицам, то он возмещается сторонами в порядке и размерах, предусмотренных п. 4 ст. 115 УЖТ РФ, главой 59 ГК РФ и другими федеральными законами. Ответственность владельца инфраструктуры, перевозчика перед третьими лицами является внедоговорной (деликтной), и согласно п. 1 ст. 1064 ГК РФ вред подлежит возмещению в полном объеме тем лицом, кто его причинил.

Подводя итог всему вышеизложенному, следует сказать, что за владельцем инфраструктуры и перевозчиком в железнодорожно-инфраструктурном договоре следовало бы закрепить полную ответственность и отразить ее в статье 115 УЖТ РФ в виде возмещения реального ущерба и упущенной выгоды. Если владелец инфраструктуры нарушает положение о недискриминационном доступе перевозчиков к инфраструктуре, то на него в Правилах на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования следовало бы возложить ответственность в виде уплаты законной неустойки.

#### *Список литературы*

1. **Баукин В. Г.** Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом: курс лекций. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 102 с.
2. **Брагинский М. И., Витрянский В. В.** Договорное право. Изд-е 2-е, испр. М.: Статут, 1999. Книга первая. Общие положения. 780 с.
3. **Венедиктов А. В.** Договорная дисциплина в промышленности. Л., 1935. 212 с.
4. **Гражданский кодекс Российской Федерации:** Федеральный закон № 51-ФЗ от 30.11.1994 (ред. 21.07.2005) // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1994. № 32. Ст. 3301.
5. **Иоффе О. С.** Обязательственное право. М.: Юрид. лит-ра, 1975. 880 с.
6. **Иоффе О. С.** Ответственность по советскому гражданскому праву. Л.: Изд-во Лен. ун-та, 1955. 311 с.
7. **Кузнецов Н. В.** Меры гражданско-правовой ответственности: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2001. 23 с.
8. **Ландкоф С. Н.** Основы гражданского права. К., 1948. 380 с.
9. **Либанова С. Э.** Проблемы возмещения убытков и пути их решения. Курган, 2006. 189 с.
10. **Малеин Н. С.** Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. М.: Наука, 1968. 207 с.
11. **Мамутов В. К., Овсиенко В. В., Юдин В. Я.** Предприятие и материальная ответственность. Киев: Наукова думка, 1971. 191 с.
12. **Матвеев Г. К.** О вине как основании гражданско-правовой ответственности по советскому праву // Юридический сборник Киевского гос. ун-та им. Т. Г. Шевченко. 1952. № 5. 138 с.
13. **Новицкий И. Б., Луцк Л. А.** Общее учение об обязательстве. М.: Госюриздат, 1950. 380 с.
14. **Об утверждении Правил компенсации убытков, понесенных владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством РФ случаях:** Постановление Правительства РФ № 545 от 18.07.2008 // Экономика железных дорог. 2008. № 10.
15. **Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования:** Постановление Правительства РФ № 703 от 20.11.2003 // СЗРФ. 2003. № 47. Ст. 4552.
16. **Попондопуло В. Ф.** Правовой режим предпринимательства. М.: Юристъ, 2005. 354 с.
17. **Предпринимательское право России:** учебник / В. С. Белых, Г. Э. Берсункаев, С. И. Виниченко и др.; отв. ред. В. С. Белых. М.: Проспект, 2010. 656 с.
18. **Романович А. Н.** Транспортные правоотношения. Минск: Изд-во «Университетское», 1984. 126 с.
19. **Савичев Г. П.** Транспортное право в условиях перехода к рынку // Гражданское право России при переходе к рынку. М.: Де-Юре, 1995.
20. **Суханов Е. А.** Гражданское право: учебник: в 2-х т. М.: БЕК, 1998. Т. 1. 704 с.
21. **Тархов В. А.** Ответственность по советскому гражданскому праву. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1973. 456 с.
22. **Ткаченко Е. В.** Основания гражданско-правовой ответственности владельца инфраструктуры и перевозчика в договоре об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 7 (13). Ч. III. 226 с.
23. **Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации:** Федеральный закон № 18-ФЗ от 10.01.2003 // СЗРФ. 2003. № 2. Ст. 170.

## ABOUT SOME PROBLEMS OF COMPENSATION FOR DAMAGES BETWEEN INFRASTRUCTURE OWNER AND CARRIER IN RAILWAY-INFRASTRUCTURE CONTRACT

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

The author reveals some of the problems of the compensation for damages between infrastructure owner and carrier in railway-infrastructure contract, and suggests providing full civil liability at the level of the RF Railway Charter for the non-performance or improper performance of contractual obligations between infrastructure owner and carrier.

*Key words and phrases:* railway-infrastructure contract; public railway transport infrastructure; railway-infrastructure service; infrastructure owner; carrier.

УДК 12

### Социологические науки

*В статье представлены поселенческая среда проживания человека и масс-медиа в качестве матрицы, выступающей одним из основных источников формирования и детерминации его поведения и поведенческих отклонений. Показан процесс фактического образования целых районов в поселениях (городах и селах), в которых сконцентрировались социальные отклонения, что ведет, в первую очередь, к криминализации детей и молодежи. Подчеркивается возросшая значимость масс-медиа, оказывающих в немалой степени нетривиальное дисфункциональное воздействие на поведение человека.*

*Ключевые слова и фразы:* социальная среда; матрица; поселение (село, город); район; группы; масс-медиа; поведение; социальные отклонения.

**Любовь Дорофеевна Унарова**, к. пед. н., доцент  
*Кафедра социально-гуманитарных дисциплин*  
*Высшая школа музыки (институт) Республики Саха (Якутия)*  
*unarova@mail.ru*

### ПОСЕЛЕНЧЕСКИЙ СОЦИУМ И МАСС-МЕДИА КАК СРЕДОВАЯ МАТРИЦА ПОВЕДЕНЧЕСКИХ ОТКЛОНЕНИЙ<sup>©</sup>

В современном российском обществе процессы развития носят зачастую спонтанный характер, происходят в условиях дисфункций социальной среды, ведут к росту поведенческих отклонений и возникновению маргинальных групп людей, к девальвации витальных, трудовых ценностей в пользу ценностей «вниз головой». Отношения человека со средой его проживания изначально строятся как многомерные пространственно-временные прямые и обратные связи. Есть интересная трактовка П. Вайля о влиянии среды на человека, она не лишена смысла: «Связь человека с местом его обитания – загадочна, но очевидна. Или так: несомненна, но таинственна. Ведают ею известный древним *genius loci*, гений места, связывающий интеллектуальные, духовные, эмоциональные явления с их материальной средой» [4, с. 7].

Родившись в определенной среде, человек вынужден к ней приспосабливаться и испытывать ее матричное влияние. Под средовой матрицей понимается основа, прототип, параметр порядка нескольких переменных, к которым подстраиваются остальные. Становится понятным, что матричные структуры среды при любых условиях выступают не просто детерминантами поведения и оказывают существенное влияние на конкретных индивидов, составляющих разнообразные общности, а они стимулируют и катализируют их поведенческие изменения.

Окружающая жизненная среда человека включает в себя разные сферы, мы остановимся на некоторых из них: технокультурной – это средства и достижения культуры, экономики и технико-технологической цивилизации; информационно-коммуникационной – это системы знаков и символов, обеспечивающие коммуникационные связи и взаимодействия в социуме, способы восприятия и представлений; социокультурной – это группы, сообщества людей с их менталитетом, образом и стилем жизни, системой ценностей, комплексом норм. В их совокупности и возникает сложный механизм интерференции личностных, поведенческих и социокультурных детерминант. Наибольшую значимость имеет социокультурная сфера как причина и следствие идеационной, поведенческой и деятельности активной личности людей, входящих в те или иные сообщества. Однако все более влияющей, «вездесущей» и «всепроницающей» силой воздействия на человека становится информационно-коммуникационная сфера.