

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Гражданское право и процесс

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Договор перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Студент

С. В. Нехаев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юр. наук., Р. Ф. Вагапов

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Актуальность темы исследования данной выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что многие аспекты деятельности субъектов договора перевозки железнодорожным транспортом, в том числе, взаимоотношения между ними в отношении перевозок пассажиров и багажа, недостаточно урегулированы в действующем законодательстве. В данной связи, не вызывает сомнений потребность во всестороннем изучении правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение понятия, особенностей и проблемных аспектов договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

Для достижения указанной цели были решены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- охарактеризовать содержание договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- проанализировать проблемы и предложить пути совершенствования правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Теоретические основы договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	7
1.1 Понятие и признаки договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	7
1.2 Правовое регулирование договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	14
Глава 2 Содержание договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	20
2.1 Существенные условия договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	20
2.2 Права и обязанности сторон договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	25
Глава 3 Проблемы и пути совершенствования правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	30
3.1 Проблемы теории и практики договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	30
3.2 Совершенствование законодательства, регулирующего отношения по договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.....	40
Заключение.....	45
Список используемой литературы и используемых источников.....	50

Введение

Актуальность темы исследования данной выпускной квалификационной работы обусловлена тем, что транспортные правоотношения, и в частности, отношения по перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, представляют собой важный элемент экономики любого государства.

Перевозка на данный момент является одной из системообразующих частей российской и мировой экономики, что обусловлена особой ее значимостью, поскольку посредством благодаря перевозке осуществляется перемещение различных объектов гражданского права и субъектов гражданских правоотношений. На данный момент в системе гражданско-правового регулирования выделяют два вида договоров перевозки: перевозка пассажира и перевозка грузов. Необходимо также отметить, что свое развитие получают также и транспортно-организационные договоры, которые набирают свою популярность в связи с тем, что на данном этапе модернизации общества единичная перевозка уже не может отвечать их интересам, в свою очередь, организационный транспортный договор обеспечивает общую линию развития.

На сегодняшний день, законодательство в сфере перевозок железнодорожным транспортом стремительно меняется как в материальном, так и в процессуальном плане. В последние годы происходит обновление правового регулирования системы железнодорожных перевозок, которое проявляется в расширении круга участников, распространения норм различных отраслей права на взаимоотношения между ними, создание новых структур в рамках деятельности транспортных организаций.

Несмотря на то, что российское законодательство в сфере перевозок железнодорожным транспортом достаточно современно и обладает определенной гибкостью, тем не менее, многие аспекты деятельности

субъектов договора перевозки железнодорожным транспортом, в том числе, взаимоотношения между ними в отношении перевозок пассажиров и багажа, еще недостаточно урегулированы. Поэтому, не вызывает сомнений потребность во всестороннем изучении правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

Таким образом, представляется, что исследование, проведенное в данной выпускной квалификационной работе, несомненно, будет полезным для последующего восполнения пробелов в существующем законодательстве, что в полной мере оправдывает актуальность темы исследования.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение понятия, особенностей и проблемных аспектов договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- охарактеризовать содержание договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;
- проанализировать проблемы и предложить пути совершенствования правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

Объектом исследования данной выпускной квалификационной работы выступают общественные отношения, возникающие из договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

Предмет исследования – нормативные правовые акты, регулирующие отношения перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом,

научные труды исследователей, правоприменительная практика в данной сфере.

Теоретическую основу исследования составили научные труды ведущих отечественных цивилистов, а также публикации в юридической периодике по анализируемым вопросам, в частности, таких авторов, как Е.И. Гринева, М.В. Ломакин, С.А. Гусенков, Б.А. Зитляжев, В.Е. Карнушин, Ю.С. Крымская, А.С. Мартынов, Ф.П. Михеев, Д.С. Костючков, К.И. Никитина, Р.Н. Никонов, Л.Н. Ракитина, Т.А. Скворцова, А.Ю. Гура, В.С. Ушакова, Р.Н. Шалайкин, М.Б. Цаликова, С.А. Абаев, Е.А. Волвенкина, О.А. Гаращук, О.Г. Алфутова и других авторов, исследовавших вопросы договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

Нормативно-правовую базу исследования составили положения Конституции РФ [15], части 1 и 2 ГК РФ [9], [10], Устава железнодорожного транспорта РФ (УЖТ РФ) [40], Закона от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» [43], а также ряда иных нормативных актов в данной сфере.

Методологию исследования составили общенаучные методы: диалектико-материалистический, метод системного анализа, а также специальные методы: сравнительно-правовой, формально-юридический. Использование данных методов позволило всесторонне и комплексно изучить проблему правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Теоретические основы договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

1.1 Понятие и признаки договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Законодательное определение договора перевозки пассажира применительно к любому виду транспорта содержится в п. 1 ст. 786 ГК РФ: «по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа» [9].

Как видно из данного определения, обязательство по перевозке багажа является факультативным, соответственно, не образует отдельного договора по перевозке багажа, а охватывается договором по перевозке пассажира. При этом, «сдача пассажиром багажа, является факультативным обязательством перевозчика по доставке багажа, но не доказательством заключения отдельного договора перевозки багажа» [41, с. 76].

Пассажиром является лицо, совершающее поездку на транспортном средстве по действительному проездному документу, либо имеющее такой документ и находящееся на территории обслуживания перевозки до поездки либо непосредственно после нее.

Под багажом понимаются «вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки определенным видом транспорта до места назначения, указанного в багажной квитанции либо ином перевозочном документе (билете)» [37, с. 238]

Как отмечает О.А. Гаращук, «к категории багажа на железнодорожном транспорте, законодатель относит вещи пассажира, принятые в

установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете), к категории грузобагажа – объекты, принятые от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтовобагажном или грузопассажирском поезде. Очевидно, что ключевое различие данных понятий заключается в порядке организации перевозки. Так, в пассажирском и почтовобагажном поезде может доставляться как багаж, так и грузобагаж. Тем не менее, последний также может перевозиться в грузопассажирском поезде» [5, с. 21].

При этом, практический смысл в различии понятия «багаж» и «грузобагаж» вносят Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473. Так, согласно п. 129 указанных Правил, «на один проездной документ (билет), оформленный на одного пассажира, принимается не более трех мест багажа по сумме трех измерений каждого места, не превышающих 180 см, весом каждого места не более 75 кг и общим весом не более 200 кг.» [33].

Как отмечают исследователи, «перевозка багажа допускается исключительно в вагоне для перевозки багажа, т.е. багажном вагоне, а также вагоне, предназначенном для перевозки пассажиров, часть которого специально переоборудована для перевозки багажа. Определение багажного вагона как такового в нормативных правовых документах отсутствует» [17, с. 159].

Одновременно с этим, в соответствии с п. 166 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, «в качестве грузобагажа принимаются вещи и предметы, весом одного места не менее 5 кг и не более 75 кг и размером не более 300 см по одному из трех измерений, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне» [33]. Пункты 129 и

166 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом предусматривают «возможность перевозки предметов и вещей, вес и размеры которых не соответствуют указанным нормам, на особых условиях» [33].

В зависимости от вида транспорта, договор пассажира и багажа может быть как реальным, так и консенсуальным. Так, при перевозке пассажира в пределах населенных пунктов автомобильным транспортом общего пользования и городским наземным электрическим транспортом заключается реальный договор. Особенностью заключения данного договора является его заключение путем конклюдентных действий (пассажир (акцепт) соглашается на публичную оферту со стороны перевозчика).

В случае перевозки железнодорожным транспортом, как правило, происходит предварительная продажа билета, что характеризует данный договор перевозки как консенсуальный.

Договор по перевозке пассажира и багажа железнодорожным транспортом является публичным, взаимным и возмездным. Так как пассажир присоединяется к опубликованным в правилах условиям перевозки, такой договор отнесен к группе договоров присоединения.

Поскольку договор перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом является публичным, то его условия должны быть сформулированы одинаково для всех потребителей, за исключением случаев (льгот), предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Существует ряд требований, предъявляемых к такому договору: во-первых, перевозка должна осуществляться коммерческой организацией, на которую законом или иными правовыми актами возложена обязанность по осуществлению перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица. Во-вторых, требованием предъявляемым публичным организациям является внесение их в специальный перечень организаций, осуществляющих перевозки транспортом общего пользования.

Примечательно, что абзацем вторым ч. 1 ст. 789 ГК РФ закреплено, что данный перечень подлежит опубликованию, однако до сегодняшнего дня не установлен порядок его принятия и опубликования. Представляется, что обязанности по ведению данного перечня возможно возложить на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, как на орган осуществляющий лицензирование транспортных организаций, и обладающий полномочиями по контролю и надзору за ними.

Возмездность договора вытекает из необходимости оплатить услугу по перевозке, что закреплено в определениях договора в ст. 785 ГК РФ и ст. 25 УЖТ РФ. Подробнее, вопросы провозной платы раскрыты в ст. 790 УЖТ РФ.

Данный договор является алеаторным, так как любой вид транспорта, в том числе, и железнодорожный, является источником повышенной опасности, а высокая вероятность повреждения транспортного средства, утраты здоровья пассажира или порча багажа только увеличивает риски перевозчика как предпринимателя.

Среди других характеристик договора некоторые авторы указывают «формальность» и «срочность»: «данный договор является формальным, т.е. форма договора утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Договор всегда имеет срочный характер. Срок его действия определяется сроком исполнения обязательств по перевозке» [35, с. 19].

Положение о взаимности (синналагматичности) договора предполагает, наличие корреспондирующих с друг другом прав и обязанностей сторон.

Так, сторонами анализируемого договора являются перевозчик и пассажир.

Пассажир, которым может быть только физическое лицо-потребитель, вправе:

- требовать от перевозчика доставки его и багажа в пункт назначения в определенные законодательством сроки или в разумный срок.

Подтверждение соблюдения данного права указывается, в частности, в ряде судебных решений: Апелляционном определении Пермского краевого суда от 26 августа 2019 г. по делу № 33-8685/2019 [3], Определении Приморского краевого суда от 6 июля 2020 г. по делу № 33-5579/2020 [23];

- занимать конкретное место для сидения или спальное место, если это предусмотрено правилами перевозки и условиями договора;
- перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях. Как отмечают исследователи, «возраст ребенка определяется в соответствии со свидетельством о рождении на день начала перевозки. Перевозка несовершеннолетних пассажиров в возрасте до четырнадцати лет включительно осуществляется в сопровождении дееспособного пассажира (причем законодатель не уточняет, что сопровождающим должен быть законный представитель ребенка или иное лицо, находящееся с ним в родственных или свойственных отношениях), кроме случаев проезда учащихся, пользующихся внутренним водным транспортом, для посещения общеобразовательных учреждений» [1, с. 205];
- провозить ручную кладь и багаж в порядке, предусмотренном транспортным законодательством. Под ручной кладью подразумеваются «легко переносимые предметы, которые могут быть размещены под или над местом, которое занимает пассажир. Перевозка багажа осуществляется по фиксированным тарифам. Она оформляется багажной квитанцией установленной формы. В случае ненадлежащей упаковки багажа в квитанции делается соответствующая отметка» [12, с. 187];
- запросить достоверную информацию об оказываемых услугах и т.д.

Основной обязанностью пассажира является уплата провозной стоимости перевозчику. Помимо внесения платы за проезд и провоз багажа пассажиры имеют «еще ряд обязанностей, предусмотренных транспортным законодательством и связанных, в частности, с необходимостью соблюдения общественного порядка, соблюдения санитарных и других формальностей, необходимостью сохранять билет и багажную квитанцию и в целом соблюдать правила перевозок пассажиров на соответствующем виде транспорта. К иным обязанностям можно отнести необходимость соблюдения пассажиром общественного порядка, соблюдение правил перевозок пассажиров на определенном виде транспорта» [19, с. 315].

В свою очередь, согласно транспортному законодательству, перевозчиком может являться индивидуальный предприниматель или юридическое лицо. Однако, существуют необходимые условия для осуществления деятельности по перевозке:

- владение транспортным средством на законном основании;
- лицензия на осуществление перевозочной деятельности. Вопрос наличия лицензии у перевозчика для осуществления деятельности по перевозке пассажиров является актуальным в рамках разрешения спорных дел в суде. Так, отсутствие лицензии рассматривалась в ряде судебных споров – в Постановлении Федерального Арбитражного Суда Волго-Вятского округа от 30 декабря 2020 г. по делу № А38-1912/2020-14-118 [31], Постановлении Федерального Арбитражного Суда Восточно-Сибирского округа от 28 сентября 2019 г. по делу № А33-2573/2019 [32], Постановлении Арбитражного суда Северо-Западного округа от 28 мая 2018 г. № Ф07-3793/2018 по делу № А56-68474/2017 [26].

При соблюдении данных условий и при осуществлении перевозочной деятельности перевозчик обязан:

- своевременно подать транспортное средство для посадки пассажира и предоставить ему место, указанное в билете;
- обеспечить доставку пассажира и багажа в пункт назначения, соблюдая при этом установленный срок;
- предоставить информацию о перевозке и об иных оказываемых перевозчиком услугах;
- обеспечить сохранность багажа и безопасность пассажира в пути следования и т.д.

Что касается прав перевозчика, то, во-первых, он имеет право на получение платы за проезд и провоз багажа. Во-вторых, хотя по общему правилу, закрепленному в ст. 786 ГК РФ отказ перевозчика от провоза пассажира не допускается, в отдельных случаях у перевозчика все-таки имеется право на отказ.

Выделяют также корреспондирующие права и обязанности пассажира и перевозчика, касающиеся провоза багажа.

Пассажир имеет право бесплатного провоза багажа в пределах установленной нормы, которая не может быть менее 10 кг. В случае перевозки сверхнормативного багажа пассажир обязан оплатить его провоз по установленным тарифам. Предъявляемый для перевозки багаж должен отвечать ряду требований. Например, он должен быть надлежаще упакован, таким образом, чтобы исключить возможность причинения вреда пассажиру, третьим лицам.

Транспортным законодательством установлен ряд запретов, связанных с перевозкой отдельных предметов и вещей. Например, запрещается перевозка животных (за исключением домашних и с наличием ветеринарной справки), а также перевозка предметов и вещей, прямо запрещенных законодательством Российской Федерации и требованиями международных договоров. Нарушение данного правила отчетливо прослеживается в судебной практике в настоящий период времени.

Так, суд установил, что при осуществлении договора перевозки был обнаружен предмет в составе багажа, который запрещен к перевозке, а именно предмет с надписью «Легковоспламеняющаяся жидкость». Суд постановил, что ответчик за нарушение правила по перевозке запрещенных предметов должен быть привлечен к ответственности в виде уплаты штрафа [24].

Пассажир может объявить ценность сдаваемого им багажа, уплатив при этом установленный сбор [34, с. 21].

Можно сформулировать общий вывод, что по договору перевозки пассажира железнодорожным транспортом перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Обязательство по перевозке багажа является факультативным, соответственно, не образует отдельного договора по перевозке багажа, а охватывается договором по перевозке пассажира. Договор по перевозке пассажира и багажа железнодорожным транспортом является публичным, взаимным и возмездным. Так как пассажир присоединяется к опубликованным в правилах условиям перевозки, такой договор отнесен к группе договоров присоединения.

1.2 Правовое регулирование договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

В настоящее время, договор перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом регулируется комплексом актов как национального, так и международного характера.

Если говорить об источниках международного права, то чаще всего применяются Конвенции, ратифицированные в Российской Федерации.

Стоит отметить, что хотя ратификация документа предполагает использование договора в дальнейшем при разрешении конфликтов в национальном праве, однако чаще такие конвенции используются при разрешении спорных ситуаций в международных перевозках, нежели внутри страны.

При рассмотрении договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в системе российского законодательства, следует отметить особое место Конституции Российской Федерации, как источника правового регулирования. В Конституции РФ закреплены основополагающие нормы, регулирующие правоотношения, возникающие при эксплуатации транспорта. Так, в ст. 4 Конституции РФ закреплен «полный и исключительный суверенитет на всю территорию Российской Федерации» [15], что означает «распространение государственной власти на всю территорию, находящуюся под юрисдикцией Российской Федерации – на все сухопутные, воздушные и водные пространства, а также объекты с государственной символикой Российской Федерации (корабли, авиалайнеры и др.)» [38, с. 167]. В ст. 8 Конституции РФ закреплены частная, государственная, муниципальная и иные формы собственности, что определяет стратегию в области коммерческой эксплуатации транспорта. Также на основании Конституции РФ были разработаны ГК РФ и основополагающие транспортные кодексы и уставы.

ГК РФ в главе 40 закрепляет правовые нормы, регулирующие основные положения по договору перевозки: о договорах перевозки пассажиров и грузов, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика и грузоотправителя, претензиях, исках и так далее.

Вместе с тем, ГК РФ не подменяет собой специальное транспортное законодательство, регулирующее перевозку, так как в ст. 784 ГК РФ указано, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и

кодексами, иными законами и правилами, которые должны соответствовать этим законам [1, с. 205].

К специальному законодательству относят транспортные уставы и кодексы, среди которых, к договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом соответственно, применим УЖТ РФ.

Железнодорожный транспорт имеет большое значение по сравнению с другими видами транспорта. Именно железнодорожный транспорт может перемещать за одну перевозку более тысячи тонн груза, также можно заметить, что железнодорожный транспорт практически не подчиняется погодным условиям, чего нельзя сказать об автомобильных, водных и воздушных перевозках. Эти и некоторые другие преимущества, делают особенно весомыми и значительными задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом. Они сформулированы в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [42]. Эти задачи «направлены на «обеспечение потребностей физических, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом. Также, задачей железнодорожного транспорта является создание условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации» [1, с. 207].

Железнодорожный транспорт «подразделяется на транспорт общего пользования и необщего пользования. Железнодорожный транспорт общего пользования являет из себя производственно-технический комплекс, который состоит из инфраструктуры железнодорожного транспорта, предназначенного для обеспечения потребностей в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками. Ранее железнодорожный транспорт необщего пользования имел название промышленный железнодорожный транспорт, ни один нормативный

документ не раскрывал это понятие, но сейчас железнодорожный транспорт необщего пользования представляет собой производственно-технологический комплекс, в который входят железнодорожные пути необщего пользования, сооружения, здания, подвижной состав, и все это предназначено для обеспечения потребностей физических и юридических лиц на основе договоров или для собственных нужд. Деятельность железнодорожного транспорта необщего пользования регулируется иными нормативными актами Российской Федерации» [38, с. 168].

Предполагается, что, так как институт перевозки является гражданским институтом, то и транспортное законодательство, прежде всего, будет базироваться на гражданских нормах. Однако, можно отметить, в частности, неясность отраслевой принадлежности УЖТ РФ, имеет ли данный акт гражданско-правовую направленность или нет.

В указанном уставе преобладают административно-правовые нормы, а при разрешении конфликтов применяется императивный метод. Примером административных норм, закрепленных в УЖТ РФ, может служить норма, определяющая ответственность грузоотправителя при перегрузе вагона (ст. 102 УЖТ РФ). Согласно ей, грузоотправитель должен уплатить перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза.

Эта мера не является гражданско-правовой, так как направлена на пресечение действий недобросовестных грузоотправителей.

Административно-правовую природу имеют также положения об искажении грузоотправителем накладной. Подобные примеры проходят «красной нитью» через весь устав.

В данной связи, можно согласиться с мнением О.В. Судаковой, которая считает, что в УЖТ РФ содержатся архаичные пережитки административно-плановой экономики, тогда как следует придерживаться норм, регулирующих рыночные отношения между участниками договора

перевозки. Поэтому, предполагается разумным пересмотреть отдельные положения транспортного законодательства и привести их в соответствие со сложившейся экономической ситуацией в России [38, с. 167].

Можно также упомянуть об иных актах нормативного содержания в сфере перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Например, указы Президента РФ, согласно п. «г» ст. ст. 71, 112 Конституции РФ определяют структуру федеральных органов исполнительной власти, в том числе органов, уполномоченных в области использования сухопутного, воздушного и водного пространства и контроля над порядком его использования.

Нормативные правовые акты Правительства РФ занимают высшее место среди источников права исполнительных органов власти. Они носят общегосударственный характер, издаются во исполнение законов Российской Федерации.

При этом, «высшие органы государственной власти и управления субъектов страны в пределах своей компетенции принимают законы и издают постановления на основе и во исполнение действующих законов Российской Федерации и постановлений Правительства РФ» [20, с. 985].

Нормативно-правовые акты центральных органов государственного управления – министерств, федеральных служб, агентств – также составляют обширную группу источников транспортного законодательства. Особое значение в этой группе имеют приказы Министерства транспорта РФ.

В целом, в области правового регулирования договора перевозки существует единая система транспортного законодательства, состоящая из законов и нормативных правовых актов различной юридической силы. Соответствие каждого правового акта акту вышестоящего органа и Конституции РФ обеспечивает единство данной системы.

Можно сформулировать общий вывод, что нормативно-правовая система источников перевозки пассажиров и багажа имеет иерархичный

характер по юридической силе. Главенствующую позицию занимает Конституция РФ, которая определяет конституционно-правовые начала, относящая управление федеральным транспортом, путевыми сообщениями к ведению Российской Федерации. Российской Федерации. Система источников представлена всеми правовыми источниками, которые имеют место в российской правовой системе, что характеризует многоаспектность рассматриваемого института гражданского права.

Вместе с тем, подводя итог исследованию правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, следует особо отметить тот факт, что для урегулирования отношений, связанных с перевозкой железнодорожным транспортом не был создан единый кодифицированный акт, что усложняет применение существующих многочисленных нормативных актов.

Глава 2 Содержание договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

2.1 Существенные условия договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Основным существенным условием договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом является его предмет.

В данном случае, важно обратить внимание, что предметом данного договора является не собственно сам пассажир или его багаж, то есть, индивид и его имущество, подлежащие перемещению «из пункта А в пункт Б» в рамках такого договора, а именно деятельность перевозчика по такой доставке.

Таким образом, предметом договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом является транспортная услуга, основное содержание которой составляет деятельность перевозчика по пространственному перемещению пассажира, и об этом прямо говорится в п. 2 ст. 779 ГК РФ.

Несмотря на легальное закрепление данной услуги в качестве предмета данного договора, современное гражданское законодательство не только не определяет ее правовые признаки, но даже не дает ее легальной дефиниции. И в обыденной жизни, и в законодательстве термин «услуга» достаточно часто употребляется для обозначения самых различных явлений. При этом, как отмечает В.Е. Карнушин, «в понятие услуги нередко вкладывается совершенно разное содержание — от самого широкого, когда им охватывается практически любая полезная деятельность, до предельно узкого, когда услуги сводятся к предмету договора возмездного оказания услуг, регламентированного правилами главы 39 ГК РФ. Ни тот ни другой подход нельзя признать плодотворным, так как в первом случае правовое

понятие услуги подменяется экономическим, а во втором из числа услуг исключаются наиболее типичные их виды» [14, с. 11].

Более правильным, по мнению указанного автора, «представляется объединение под рассматриваемым понятием тех действий субъектов гражданского оборота, которые либо вообще не завершаются каким-либо определенным результатом, а заключают полезный эффект в самих себе, либо имеют такой результат, который не воплощается в овеществленной форме» [14, с. 12].

Возникает вопрос о соотношении понятий «транспортная услуга» и «транспортное обслуживание». Разграничение данных понятий имеет большое значение в правоприменительной деятельности.

Убедительной представляется точка зрения К.Е. Гвон, который приходит к выводу, что «транспортное обслуживание более широкое понятие, чем транспортная услуга, которая является элементом транспортного обслуживания. В широком смысле, транспортное обслуживание можно определить как деятельность, направленную на удовлетворение различными видами транспорта потребностей общества в перевозках. Транспортная услуга определяется как совокупность организационно и технологически взаимосвязанных действий, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа» [6, с. 45].

По поводу существенных условий данного договора ведутся дискуссии в научной среде, так, ряд ученых выступает за отнесение к существенным условиям не только предмет договора, но и условия о времени отправления и прибытия, пунктах назначения, размерах оплаты за проезд и провоз багажа [4, с. 296], другие же, наоборот считают существенным условием договора перевозки пассажира только его предмет [41, с. 78].

Не соглашаясь с последней позицией, можно отметить, что любая перевозка пассажира касается времени, которое предоставляется пассажирам

в местах остановки транспорта и то, которое будет проведено в пути до пункта назначения.

Данные о стоимости проездного билета и провоза багажа также должны быть предоставлены пассажиру, а даже если такая информация отсутствует или указана неверно, то опираясь на нормы о защите прав потребителей, пассажир может уплатить ту стоимость, которая указана, даже если она окажется меньше.

Касательно времени и места прибытия и убытия можно отметить следующее: в указанном проездном документе указывается место отправления и место прибытия, либо весь маршрут от начала до его конца. Указывается также время, в течение которого пассажир может воспользоваться услугой. Так, «билеты выдаются с указанием имени пассажира. Это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т.е. обладание ею не дает право требования. Срок доставки пассажира к месту назначения, как и своевременная его отправка, является существенным условием договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом» [37, с. 237].

Договор перевозки пассажира железнодорожным транспортом может иметь несколько существенных условий. Так, по мнению Т.А. Скворцовой, А.Ю. Гура, «предмет данного договора – услуги по перемещению пассажира в пространстве на железнодорожном транспорте, при этом, помимо основной услуги перевозчиком могут оказываться и дополнительные услуги (организация питания и т.п.), которые считаются оплаченными при покупке проездного билета, комплекс дополнительных услуг с пассажиром не обсуждается» [37, с. 238].

По способу заключения, договор перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом можно отнести к виду договоров присоединения, поскольку, основные условия договора формируются в

стандартных формах, которые разрабатываются министерством транспорта, опираясь на нормативно-правовую базу.

Специфической особенностью является порядок заключения договора. Предложение заключить договор, которое исходит от транспортной организации, является публичной офертой, так как содержит существенные условия договора предложение, из которого исходит воля оферента, заключить договор с акцептантом (ст. 437 ГК РФ).

В свою очередь, пассажир, приобретающий билет, отвечает на предложение, в виде конклюдентных действий оплачивая установленную сумму за проезд.

При этом, «пассажир, осуществивший провозную оплату, имеет право по своему усмотрению, в любой момент отказаться от выполнения условий договора, что приравнивается к одностороннему расторжению договора перевозки пассажира. В свою очередь, законодателю необходимо определить правовые последствия одностороннего отказа выполнения обязательств по договору» [37, с. 239].

В случае, когда отказ поступил в пути следования, пассажир имеет право на возмещение стоимости проездного билета с вычетом суммы плацкарты за непроследованное расстояние. При этом, «в случае перерыва движения поезда по обстоятельствам, которые не зависят от железнодорожного пути, при прекращении поездки пассажиру возвращается стоимость проезда непроследованного расстояния, а в случаях, когда обстоятельства являются зависимыми от железнодорожного пути, стоимость проезда возвращается в полном объеме» [39, с. 72].

Следует отличать случаи, когда пассажир отказался от выполнения обязательств по договору перевозки, и когда утратил проездной билет. В законодательстве содержатся требования, которые признают равнозначными ситуации по утрате проездного документа, и отказ пассажира от выполнения договорных обязательств.

При этом, пассажир лишен возможности воспользоваться услугами перевозчика, а также возмещением стоимости проездного билета. Так, ст. 82 УЖТ РФ определяет, что утерянные, испорченные билеты не возобновляются, если их восстановление или идентификация не может быть осуществлена железной дорогой, и уплаченные за них деньги не возвращаются.

Согласно п. 20 Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, при наличии возможности восстановить или идентифицировать утраченные или испорченные проездные документы (билеты) пассажиру для совершения поездки выдается новый проездной документ (билет) без взимания стоимости проезда. Восстановленные утерянные проездные документы (билеты) возврату и переоформлению не подлежат. Возврат денег по утерянным проездным документам (билетам) не производится.

Как отмечает Ю.С. Крымская, «указанные правила, допускающие восстановление прав пассажиров по утраченным либо испорченным проездным документам лишь в исключительных случаях, не учитывают правовое значение указанных проездных документов (билетов), которые на самом деле лишь удостоверяют (подтверждают) факт заключения договора перевозки пассажира, и не более того. Поэтому, утрата указанного документа никак не может свидетельствовать о недействительности договора перевозки пассажира либо о прекращении его действия» [16, с. 85].

Таким образом, можно сформулировать общий вывод, что к существенным условиям договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом можно отнести не только предмет договора, определяемый как транспортная услуга, основное содержание которой составляет деятельность перевозчика по пространственному перемещению

пассажира, но и условия о времени отправления и прибытия, пунктах назначения, размерах оплаты за проезд и провоз багажа.

2.2 Права и обязанности сторон договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Пассажир и перевозчик по договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом наделяются определенными правами и обязанностями.

Так, пассажир наделяется таким правом, как получение определенной льготы и правом реализации данной льготы в сфере железнодорожного транспортного обслуживания, а перевозчик в свою очередь наделяется обязанностью оказать услуги в сфере железнодорожного транспортного обслуживания с применением данных льгот. Пассажир в такой ситуации не освобождается от обязанностей. Обязанностью пассажира является предоставление определенных документов для оформления льготного проездного билета.

Предоставляемые документы для оформления льготных проездных билетов не являются едиными для всех категории граждан, для разных категорий граждан установлены определенные документы для реализации льготы. Например, для оформления льготного проездного билета на поезд в дальнем следовании для ребенка, достаточно предоставить свидетельство о его рождении, а для оформления льготного проездного билета в поездах дальнего следования в межгосударственном сообщении для инвалидов Великой Отечественной войны и для лиц, приравненных к ним, нужно предоставить удостоверение инвалида Великой Отечественной войны или удостоверение о праве на льготы [1, с. 205].

В данном случае, перевозчик также имеет определенное право в виде требования к пассажиру предоставить данные документы для оформления

льготного проездного билета, дополнительно к этому перевозчик имеет право требовать уплаты проездного билета в соответствии с тарифами, а если пассажир сдает багаж, то также требовать уплаты за провоз багажа (п. 1 ст. 786, ст. 790 ГК РФ, ст. 82 УЖТ РФ).

Перевозчик имеет право отказать в перевозке, но только при наличии определенных условий, например, «если на транспортном средстве не будет свободных мест, или в случае когда перевозка пассажира приостанавливается в связи с распоряжением Правительства или иных случаях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации, также если пассажир находится в нетрезвом состоянии в следствии которого есть угроза безопасности других пассажиров, ну и конечно при условии что пассажир не соблюдает правила, которые действуют на соответствующем виде транспорта» [41, с. 77].

Правом перевозчика является требование к пассажиру предоставить проездной билет на транспортное средство при входе через пункт контроля, в случае не предоставления билета, либо документов, которые подтверждают право бесплатного проезда или льготного проездного билета, такое физическое лицо будет являться безбилетным. В таком случае, безбилетное физическое лицо обязано приобрести проездной билет исходя из действующих тарифов, который соответствует категории поезда, если физическое безбилетное лицо отказывается приобретать билет уполномоченным перевозчиком лицом на основании документа, удостоверяющего личность безбилетного физического лица, составляется акт в двух экземплярах. Один экземпляр остается у уполномоченного перевозчиком лица, второй выдается безбилетному физическому лицу.

В связи с составлением акта с безбилетным физическим лицом, взыскивается штраф с данного физического лица в размере, который установлен ст. 110.1 УЖТ РФ, после чего, безбилетное физическое лицо должно быть удалено из поезда работником перевозчика, который имеет

данные полномочия, на ближайшем остановочном пункте.

Если при выходе через пункт контроля выявляется факт обнаружения безбилетного физического лица, то такое лицо обязано произвести плату за проезд за расстояние от указанного им пункта отправления, в том числе железнодорожной станции отправления, до пункта назначения, в том числе железнодорожной станции назначения, где расположен пункт контроля, а также произвести оплату за сбор в связи с оказанием услуг по оформлению проездного билета. В случае отказа от уплаты штрафа безбилетным физическим лицом, такой штраф может быть взыскан в судебном порядке.

Прав у пассажира по договору перевозки железнодорожным транспортом больше, нежели у перевозчика, это связано с тем, что пассажир является потребителем транспортной услуги, а перевозчик, в свою очередь является исполнителем данной услуги.

В обязанности перевозчика железнодорожного транспорта входит соблюдение расписания поездов, опоздание поезда более часа влечет за собой ответственность перевозчика, а именно железнодорожной компании перед пассажиром. В таком случае, в обязанности перевозчика входит уплата штрафа пассажиру (3% от стоимости проездного билета за каждый полный час задержки). Вместе с тем, такое правило не распространяется на пригородное сообщение. В связи с этим, у пассажира возникает право на получение данной компенсации [44, с. 451].

При опоздании самого пассажира на поезд, у него возникает право на возврат потраченных средств за вычетом плацкарта на проездной билет, путем сдачи билета, но на это действие у пассажира есть 12 часов, если опоздание пассажира произошло в связи с несчастным случаем или болезнью, то у пассажира есть ровно 5 суток с момента отправления поезда.

Пассажир имеет право на перевозку в том же вагоне ручной клади, которая не должна быть более 36 кг и ее габариты не должны составлять более 180 см по всем измерениям в совокупности. Ко всему прочему, у

пассажира есть право за дополнительную плату перевозить домашних животных, а также бытовую технику, габариты которой также не должны превышать 180 см.

Помимо этого, пассажир имеет право за доплату отправить багаж отдельно. У перевозчика возникает обязанность по принятию багажа и доставки его ближайшим поездом, в котором имеется вагон для перевозки багажа.

В поездах дальнего следования на основании ст. 83 УЖТ РФ, у пассажира возникает право провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет, а также детей от 5 до 10 лет в соответствии с тарифом. Сдача багажа для перевозки тоже будет являться правом пассажира. Если пассажир заболит в пути следования и подтвердит это документом соответствующего учреждения, то у него возникнет такое право, как продление срока действия проездного билета.

Пассажир при необходимости имеет право выезжать поездом, который отходит ранее того, на который приобретен билет пассажиром, но с условием, что будет необходимая отметка в железнодорожной билетной кассе в порядке, который определен соответствующими правилами перевозок пассажира, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом. Также, «пассажир имеет право на получение от перевозчика полной стоимости проезда за непроследованное расстояние, независимо от срока возврата проездного билета до отправления поезда в случае отмены отправления поезда, задержки отправления поезда, также при опоздании, которое произошло по вине перевозчика на согласованный поезд, возврат полной стоимости проезда осуществляется путем сдачи проездного билета в пункте пересадки, таким же образом выглядит ситуация при прекращении поездки в пути следования, которое связано с перерывом в движении поездов, соответственно у пассажира возникает аналогичное право на возврат денежных средств потраченных на покупку проездного билета» [19, с. 315].

Нередко случаются ситуации, когда пассажир опаздывает на поезд по причине болезни или несчастного случая, а иногда по независящем от него обстоятельстве, в таком случае у пассажира возникает право на возобновление действия проездного билета, но уже на другой поезд с условием доплаты стоимости плацкарты, если причина опоздания неизвестна, то у пассажира есть на такое право 12 часов, если причиной опоздания является болезнь или несчастный случай, то у пассажира есть 5 суток с момента отправления поезда на который приобретен проездной билет, также есть возможно отказаться от поездки и вернуть потраченные денежные средства на покупку проездного билета за вычетом стоимости плацкарты.

Можно сформулировать общий вывод, что по данному договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Перевозчик по договору перевозки пассажира обязан: предоставить пассажиру место согласно билету; доставить пассажира в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством; обеспечивать соблюдение иных прав пассажира. Пассажир по договору перевозки пассажира обязан: уплатить установленную плату за проезд; не портить имущество транспорта; соблюдать установленные правила перевозки.

Глава 3 Проблемы и пути совершенствования правового регулирования договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

3.1 Проблемы теории и практики договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Несмотря на длительный период существования и активного применения договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом и обширный перечень нормативно-правового регулирования, рассматриваемого договора, он имеет целый ряд проблем, требующих своего скорейшего решения.

При этом, большинство проблем правового регулирования в данной сфере напрямую связаны с регламентацией ответственности сторон договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом [18, с. 655].

Так, договор перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом заключается для того, чтобы регулировать отношения между сторонами – перевозчиком как исполнителем транспортных услуг и пассажиром, являющимся потребителем транспортных услуг. При неисполнении или ненадлежащем исполнении условий договора, стороны несут ответственность, которая закреплена в ГК РФ, УЖТ РФ.

Ответственность перевозчика по договору перевозки носит ограниченный характер. Достаточно часто происходит так, что перевозчик, являющийся исполнителем транспортной услуги в связи с непреодолимой силы или в связи с иными обстоятельствами ненадлежащим образом, выполняет условия договора, такие как сохранность багажа пассажира, в такой ситуации у перевозчика возникает ответственность, которая ограничена стоимостью утраченного или поврежденного багажа (ст. 796 ГК РФ). Такие ограничения установлены в интересах перевозчика, а иногда и

вовсе могут освободить его от ответственности. Непреодолимая сила и иные обстоятельства не свидетельствуют о виновной ответственности перевозчика, а носят специальный характер. В случае, если перевозчик предоставит доказательства, что перевозчик не мог устранить причины, по которым был утрачен или испорчен багаж пассажира, возникнет основание освобождение перевозчика от ответственности. Можно выделить ситуации, когда есть необходимость устранения неисправности транспортного средства, в связи с этим появляется задержка отправления поезда, но в силу того, что перевозчик действует в интересах пассажиров, потому что такая неисправность может угрожать жизни и здоровью пассажиров, перевозчик может быть освобожден от ответственности.

Как правило, пассажир – это физическое лицо, пользуясь транспортными услугами пассажир является потребителем, в случае, когда отношения между сторонами возникают с участием потребителей, автоматически на такие отношения распространяется Закон от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» [43], преамбула которого гласит, что отношения между потребителями и исполнителями услуг регламентированы этим Законом. Закон «О защите прав потребителей» определил и установил права потребителей, а также установил общественную защиту их интересов и сам механизм реализации таких прав.

Специальные нормы, которые содержатся в транспортном законодательстве являются главенствующими по отношению к нормам Закона «О защите прав потребителей», за исключением случаев, когда акты транспортного законодательства приняты до введения в действие ГК РФ и Закона «О защите прав потребителей».

Договор перевозки пассажиров и багажа следует относить к категории договоров присоединения. Согласно ст. 428 ГК РФ условия этого договора определяются одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и могут приниматься другой стороной не иначе как путем присоединения к

предложенному договору в целом. Суть договора присоединения заключается в том, что «одна из сторон, в нашем случае транспортная организация осуществляет деятельность по перевозке пассажиров, т.е. неопределенных круг лиц, любое лицо имеет право воспользоваться транспортными услугами» [9]. В связи с тем, что число лиц, желающих воспользоваться транспортными услугами не ограничено, заключать индивидуальный договор с каждым не представляется возможным. Исходя из этого п. 2 ст. 786 ГК РФ определил, что заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача багажа – багажной квитанцией. В проездном билете и багажной квитанции указаны самые необходимые условия договора, более детально условия договора разработаны в порядке, предусмотренном транспортными и кодексами и доводятся до сведения пассажиров в виде опубликованных правил перевозки.

Как отмечают исследователи, «пассажир является потребителем транспортных услуг, в то же время пассажир как субъект договора присоединения находится в явной зависимости от транспортной организации и нуждается в защите своих прав, которые следуют из договора перевозки. В области отношений по договору перевозки пассажира обеспечение баланса обеих сторон определяется спецификой публичного договора и договора присоединения. Поэтому нормы, которые содержатся в ГК РФ, транспортных уставах и кодексах предоставляет перевозчику право устанавливать условия договора перевозки и в то же время защищают интересы пассажира, определив его основные права, к тому же нормы предусматривают ответственность перевозчика за нарушение этих прав» [7, с. 272].

Статья 80 УЖТ РФ указывает на обязанность перевозчика обеспечивать безопасность перевозок, качественное обслуживание пассажиров, а также осуществлять движение пассажиров поездов в соответствии с расписанием и своевременную доставку багажа, грузобагажа. Для перевозчика и пассажира одинаково важно соблюдение условий

договора перевозки. Перевозчик несет ответственность за задержку отправления транспортного средства, а также за его опоздание прибытия в пункт назначения, мера ответственности за такое нарушение условий договора перевозки регламентирована ст. 795 ГК РФ, перевозчик в таком случае должен уплатить пассажиру штраф в размере, установленном транспортным уставом или кодексом, если не предоставит доказательства, что такое нарушение произошло по независящем от него обстоятельствам. Пассажир в случае задержки поезда имеет право отказаться от перевозки, в таком случае, перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату.

Пассажир как потребитель транспортных услуг защищен Законом «О защите прав потребителей». Согласно ст. 15 указанного Закона, «моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами РФ, подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Транспортная организация является предпринимательской организацией, по сколько ответственности перед контрагентами определяются нормой п. 3 ст. 401 ГК РФ, согласно которой, «если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. К таким обстоятельствам не относятся, в частности, нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств» [43].

Защитить свои права пассажиры могут в судебном порядке, для этого у них есть возможность выбора места предъявления иска. По общему правилу иски к транспортным организациям - перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров или багажа, предъявляются по

месту нахождения управления транспортной организации, к которой в установленном порядке была предъявлена претензия. Следовательно, иск пассажира из договора перевозки может быть предъявлен по его желанию либо по месту нахождения управления транспортной организации, либо по месту жительства истца.

Давая толкование п. 2 ст. 17 Закона «О защите прав потребителей», Верховный Суд РФ в Постановлении от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» разъяснил, что «поскольку по данной категории дел иски предъявляются в суд по месту жительства истца, либо по месту причинения вреда, либо по месту нахождения ответчика, ни один из названных судов не вправе отказать в принятии искового заявления, т.е. выбор между несколькими судами, которым подсудно дело, принадлежит истцу» [28]. Исходя из этого, в ситуациях, связанных с железнодорожным транспортом, право выбора принадлежит пассажиру.

В завершение анализа данной проблемы следует отметить, что по материалам доступной для изучения правоприменительной практики при вынесении судебных решений прослеживается следующая тенденция: «в мотивировочной части судебных решений суды учитывают в первую очередь наличие вины правонарушителя. Кроме того, заявители обязаны доказать наличие причинно-следственной связи между действиями или бездействием ответчика и возникшим простоем железнодорожных вагонов. Следует отметить, что в целом правоприменительная практика при применении судами норм материального права остается достаточно противоречивой» [44, с. 451].

Так, например, Постановлением Президиума Арбитражного суда Дальневосточного округа от 13 марта 2020 г. № 4 был утвержден «Обзор судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из договоров перевозки» в п. 5 которого дается разъяснение о том, что «нанесение

непосредственно на продукцию предупредительной маркировки заводом-изготовителем не свидетельствует о том, что перевозимое является запрещенным к перевозке. Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности в п. 178 запрещают перевозить в качестве багажа финансовые документы, деньги и другие ценности, огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, другие предметы и вещи, которые могут причинить вред приемосдатчику багажа в поездах, багажу других пассажиров, багажу или перевозчику, бьющиеся и хрупкие предметы, упакованные пассажиром среди других предметов багажа. Так, «при проверке вагона на станции назначения работниками перевозчика выявлен провоз предметов (веществ), перевозка которых в качестве багажа запрещена, а именно упаковки наполненных аэрозольных баллонов, с нанесенными заводом-изготовителем знаком опасности, о чем перевозчиком составлен коммерческий акт. Ссылаясь на факт перевозки, была составлена претензия, которая осталась без удовлетворения, перевозчик обратился в арбитражный суд с иском о взыскании штрафа. Удовлетворяя иск, суд первой инстанции руководствовался нормами ст. 784, 785, 793 ГК РФ, ст. 111 УЖТ РФ и исходил из доказанности факта перевозки огнеопасного, легковоспламеняющегося груза, наличия оснований для взыскания штрафа, отсутствия доказательств его уплаты. Суд апелляционной инстанции решение суда первой инстанции отменил, в удовлетворении иска отказал. Руководствуясь ст. 2 УЖТ РФ, принимая во внимание положения ГОСТ 31677-2012 и ГОСТ 19433-88, суд апелляционной инстанции признал ошибочными выводы суда первой инстанции о наличии правовых оснований для взыскания штрафа, поскольку груз, определенный истцом как огнеопасный и запрещенный к перевозке в качестве багажа, в

действительности таковым не являлся. Суд кассационной инстанции поддержал выводы суда апелляционной инстанции о том, что знаки опасности, указывающей на свойства товара, проявляющиеся при его использовании потребителем (потребительская маркировка)» [29].

В судебной практике можно выделить достаточно большое количество дел связанных с взысканием штрафа за провоз предметов, перевозка которых в качестве багажа или грузобагажа запрещена, например, Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 27 декабря 2018 г. по делу № А45-32489/2018 [30]; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 13 февраля 2019 г. по делу № Ф05-439/2019 [25]; Определение Верховного Суда РФ от 7 июня 2019 г. по делу № А40-114655/2018 [22].

Гражданское законодательство устанавливает ответственность в форме законной неустойки, которая применяется к транспортным организациям в случае нарушения расписания движения транспортных средств, неисполнения условий договора перевозки пассажира в части времени отправления транспортного средства и его прибытия в пункт назначения.

Так, согласно п. 1 ст. 795 ГК РФ, «за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика» [9].

В рамках судебной практики можно найти множество примеров, когда пассажиры получали возмещение за отправления. Так, Решением Ленинского районного суда г. Барнаул от 28 января 2018 г. по делу № 2-748/2018 «пассажир истребовал от железнодорожной компании выплату штрафа в

размере 3 процентов за каждый час задержки отправления поезда, которых было более 5 часов. Таким образом, ему удалось взыскать 15 % от стоимости билета» [36].

Как отмечают исследователи, «обращая внимание на то, что договор перевозки пассажиров и багажа является соглашением с участием гражданина-потребителя, законодатель устанавливает дополнительные обязанности стороны – гражданина по соглашению, которые направлены на преодоление неравенства между участниками. Таким образом, в данном случае используются нормы ГК РФ, а также положения Закона о защите прав потребителей, который содержит предписания о сроках выполнения работ и оказания услуг, о правах потребителя, при обнаружении недостатков - оказанной услуги, о последствиях нарушения исполнителем сроков оказания услуги. Пассажир выступает в качестве потребителя транспортных услуг, и поэтому его отношения с транспортной организацией регулируются как транспортным законодательством, так и Законом о защите прав потребителей, в котором установлена иная ответственность за неисполнение обязательства, возникшего правоотношения с гражданином-потребителем. Вместе с тем, вопрос о возможности применения норм законодательства о защите потребителей в части возмещения потребителю морального вреда к правоотношениям, связанным с перевозкой пассажира, представляется не столь однозначным, как это принято считать в юридической литературе, в связи с чем, возникает проблема при понимании необходимости применения норм о защите прав потребителей» [2, с. 67].

Гражданин в ситуации отказа от перевозки, вследствие задержания отправки конкретного транспортного средства, вправе потребовать от определенного перевозчика возвращения провозной денежной оплаты (п. 2 ст. 795 ГК РФ). Помимо этого, гражданин имеет право требовать от конкретного перевозчика возмещения всех убытков. Под убытками подразумеваются затраты, которые гражданин осуществил или должен будет

осуществить для восстановления нарушенного права (фактический вред), а также неполученную прибыль, которую данная личность приобрела бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не являлось нарушенным (упущенная выгода) (ст. 15 ГК РФ).

При исчислении убытков берутся во внимание цены, существовавшие в том месте, в котором обязательство необходимо было исполнить, в определенный день добровольного удовлетворения должником требования конкретного кредитора, а когда требование добровольно удовлетворено не осуществилось - в день предъявления иска (п. 3 ст. 393 ГК РФ). Другое может быть предусмотрено договором либо законом.

Ряд разъяснений дается в Постановлении Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Так, «при осуществлении перевозки железнодорожным транспортом населению Российской Федерации и иных стран дается право перевозить личные вещи в качестве конкретной ручной клади, багажа и грузобагажа. Грузобагаж представляет собой вещи либо другие материальные ценности, которые перевозятся в почтово-багажных и пассажирских поездах по заявлению граждан в письменной форме - без предъявления железнодорожного проездного билета. Для подтверждения подписания определенного договора перевозки грузобагажа гражданину предоставляется так называемая грузобагажная квитанция. Уплата грузобагажа, принятого как от отдельных людей, так и от предприятий, осуществляется по установленному тарифу грузобагажа. Грузобагаж от предприятий и учреждений принимается при наличии возможности его отправить с определенного разрешения начальника станции. Грузобагаж, прибывший на адрес физических лиц, отдаются получателю или по его собственной доверенности, заполненной в утвержденном порядке, иному лицу по предъявлению паспорта или иного документа, который удостоверяет

его личность, под расписку на обороте дорожной определенной грузобагажной ведомости с указанием места жительства и паспортных данных. Прибывший в адрес юридического лица грузобагаж отдается по конкретной доверенности, которая подписана бухгалтером и руководителем указанного юридического лица и заверена печатью предприятия. Грузобагаж принимается к осуществлению перевозки как в неупакованной, так и в упакованной форме (когда отсутствие упаковки не оказывает воздействия на его сохранность)» [27].

В соответствии с ГК РФ и УЖТ РФ, определенный перевозчик имеет ответственность за неисполнение принятого заявления, несохранность багажа, просрочку поставки, самовольное применение или определенное задержание вагонов, подачу неочищенных вагонов, повреждение вагонов.

Ответственность за несохранность груза, грузобагажа после его принятия для реализации перевозки и хранения до отдачи его грузополучателю (получателю) в соответствии со статьей 95 Уставом железнодорожного транспорта РФ также несет данный перевозчик.

Ущерб, принесенный при реализации перевозки конкретного багажа, возмещается определенным перевозчиком в следующих ситуациях: потери или нехватки багажа – в размере стоимости; потерянного или недостающего багажа; повреждения (порчи) багажа – в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость, при невозможности восстановления поврежденного багажа – в размере его стоимости; потери багажа, отданного для реализации перевозки с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости багажа [13, с. 746].

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, предусмотренной договором либо указанной в счете продавца, а при отсутствии такого счета продавца либо цены в договоре вычисляется, исходя из цены, которая берется за подобные товары.

В целом, можно констатировать тот факт, что имеется достаточно большое количество дел, связанных со спорами, возникающими из договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, что обуславливает необходимость дальнейшего развития нормативной базы для регулирования данной сферы отношений.

3.2 Совершенствование законодательства, регулирующего отношения по договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом

Совершенствование законодательства, регулирующего отношения по договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом необходимо осуществлять по целому ряду направлений.

Как показало проведенное исследование, проблемой действующего законодательства является наличие коллизии в правовом регулировании между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Обозначенная коллизия находит свое выражение в том, что обозначенные правовые нормы по-разному закрепляют основания для освобождения перевозчика от гражданско-правовой ответственности за утрату, недостачу или порчу груза. Необходимо отметить, что ГК РФ не закрепляет презумпцию невиновности перевозчика, вне зависимости от условий нарушения договорных обязательств. В данном отношении, необходимо отметить, что является недопустимым предоставлять одной стороне гражданских правоотношений больший комплекс прав, поскольку это является прямым нарушением принципа равенства сторон договорных правоотношений. Можно согласиться с позицией ряда исследователей относительно «необходимости внесения в п. 2 ст. 784 ГК РФ положений о соотношении норм ГК РФ и специальных норм, регулирующих грузоперевозки, в том числе УЖТ РФ, изложив первое предложение следующим образом: условия перевозки определяются

транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Общие положения о перевозке (ст. 784 - 800 ГК РФ) применяются, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам» [8, с. 229].

На данный момент, существует огромное количество актов подзаконного характера, дублирующих, а порой и противоречащих положениям законодательства. В данной связи, видится необходимым консолидация законодательства, которая позволит сделать применение данных норм наиболее удобным для всех участников данных правоотношений.

В пересмотре нуждается также и сам УЖТ РФ, который в связи со своими нормами административного характера не может отвечать требованиям институтов постиндустриального общества.

Можно отметить, что важностью регулирования отношений перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом, вызвано создание Проекта Федерального закона «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [21]. Законопроект направлен на демонаполизацию рынка пассажирских железнодорожных перевозок.

Законопроект имеет собственный предмет регулирования - правоотношения, связанные с организацией регулярных пассажирских перевозок в Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования на основе заключения организационного договора.

Целью разработки законопроекта является формирование новой модели организации обслуживания населения железнодорожным транспортом во всех видах сообщения (дальнее, пригородное), основанной на принципах долгосрочности, комплексности государственного регулирования в части отраслевой и государственной тарифной политики, обеспечении условий для

привлечения инвестиций в развитие пассажирского комплекса железнодорожного транспорта общего пользования.

Исследователи отмечают, что Проект «включает 6 глав и 26 статей, которые, возможно, в дальнейшем дополнятся. В настоящий момент документ предусматривает разграничение ответственности в организации пригородных перевозок (за субъектами) и перевозок в дальнем следовании (за пределами РФ), определение порядка взаимодействия между организаторами и всеми участниками рынка регулярных пассажирских железнодорожных перевозок, оптимизацию функции государственного управления организацией регулярных пассажирских железнодорожных перевозок, формируя единые центры ответственности и объединяя в организационных договорах параметры объемов и качества транспортного обслуживания населения, тарифную политику и размеры государственной поддержки» [11, с. 597].

Необходимость изменения действующей в соответствии с законодательством о естественных монополиях модели регулирования пассажирских железнодорожных перевозок обусловлена правовым, экономическим и организационным аспектами.

Реализация основ законопроекта позволит перейти к принципиально новой системе организации регулярных пассажирских перевозок, когда государство будет заключать организационный договор на определенных условиях и компенсировать перевозчику потери в доходах, возникающих от осуществления регулируемой деятельности.

Таким образом, систематизация и упорядочение требований к осуществлению перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, четкое разделение полномочий между Российской Федерацией и субъектами Российской Федерации должно способствовать созданию прозрачной системы государственного регулирования данного вида перевозок.

Помимо рассмотренных, общей проблемой в организации железнодорожных перевозок является необходимость совершенствования данной системы, как в части правового регулирования, так и части реформирования самой инфраструктуры. На данный момент, нормы соблюдения Устава со стороны ОАО «РЖД» часто идет против самого устава и иных актов, посредством издания распоряжений, направленных на удовлетворение интересов ОАО «РЖД».

В данной связи, не представляется возможным полное осуществление прав, вытекающих из договора. Транспортные службы и операторы не обладают желанием испортить отношения с железными дорогами, которые чувствуют себя монополистами.

Минусом является отсутствие юристов, специализирующихся на транспортном праве, несмотря на том, что операторы и транспортные службы обладают целыми юридическими отделами. Необходимо понимать, что совершенствование системы возможно достичь только при наличии квалифицированных специалистов в сфере транспортного права. Представляется целесообразной специальная подготовка таких юристов, например, получение специалистами транспорта второго, юридического образования.

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что существующая система организации железнодорожных перевозок пассажиров и багажа в Российской Федерации нуждается в своем совершенствовании, начиная от необходимости изменения действующего законодательства, с консолидацией имеющихся правовых норм в единый нормативный акт, и заканчивая необходимостью получения дополнительного образования юристами, специализирующимися в области транспортного права.

Существующая система нуждается в скорейшей реформе, направленной, в первую очередь, на изменение правоотношений между

железными дорогами и их клиентами. Норма железнодорожного права должна применяться, «если иное не установлено в договоре», за исключением норм, касающихся технической эксплуатации транспорта и безопасности движения.

Только при изменении имеющегося подхода представляется возможным решение обозначенных проблем.

Закрепление новых подходов к организации перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом позволит перейти к новой системе взаимоотношений между государством и участниками рынка перевозок железнодорожным транспортом, которая сможет функционировать независимо от состояния рынка, а также позволит более эффективно решать социальные задачи в сфере повышения уровня подвижности населения, качества предоставляемых услуг.

Заключение

Проведенное в данной выпускной квалификационной работе исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

По договору перевозки пассажира железнодорожным транспортом перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Обязательство по перевозке багажа является факультативным, соответственно, не образует отдельного договора по перевозке багажа, а охватывается договором по перевозке пассажира. Договор по перевозке пассажира и багажа железнодорожным транспортом является публичным, взаимным и возмездным. Так как пассажир присоединяется к опубликованным в правилах условиям перевозки, такой договор отнесен к группе договоров присоединения.

Нормативно-правовая система источников перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом имеет иерархичный характер по юридической силе. Главенствующую позицию занимает Конституция РФ, которая определяет конституционно-правовые начала, относящая управление федеральным транспортом, путевыми сообщениями к ведению Российской Федерации. Система источников представлена всеми правовыми источниками, которые имеют место в российской правовой системе, что характеризует многоаспектность рассматриваемого института гражданского права.

К существенным условиям договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом можно отнести не только предмет договора, определяемый как транспортная услуга, основное содержание которой составляет деятельность перевозчика по пространственному перемещению

пассажира, но и условия о времени отправления и прибытия, пунктах назначения, размерах оплаты за проезд и провоз багажа.

По данному договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Перевозчик по договору перевозки пассажира обязан: предоставить пассажиру место согласно билету; доставить пассажира в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством; обеспечивать соблюдение иных прав пассажира. Пассажир по договору перевозки пассажира обязан: уплатить установленную плату за проезд; не портить имущество транспорта; соблюдать установленные правила перевозки.

Как показало проведенное исследование, железнодорожный транспорт является важнейшей возможностью перемещения пассажиров и их багажа по всей территории России. Н

есмотря на это, для урегулирования отношений связанных с перевозкой железнодорожным транспортом не был создан единый кодифицированный акт, что усложняет применение существующих многочисленных нормативных актов, что подчеркивает необходимость в принятии Железнодорожного кодекса РФ. Совершенствование законодательства значительно упростило бы правовое регулирование отношений в данной сфере.

В целом, проведенное исследование позволило сформулировать следующие предложения по совершенствованию законодательства, регулирующего отношения по договору перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом:

На данный момент существует огромное количество актов подзаконного характера, дублирующих, а порой и противоречащих

положениям законодательства. В данной связи, видится необходимым консолидация законодательства и сделать применение данных норм наиболее удобным для всех участников данных правоотношений. В пересмотре нуждается также и УЖТ РФ, который в связи со своими нормами административного характера не может отвечать требованиям институтов постиндустриального общества.

Наличие коллизии в правовом регулировании между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Обозначенная коллизия находит свое выражение в том, что обозначенные правовые нормы по-разному закрепляют основания для освобождения перевозчика от гражданско-правовой ответственности за утрату, недостачу или порчу груза. Необходимо отметить, что ГК РФ не закрепляет презумпцию невиновности перевозчика, вне зависимости от условий нарушения договорных обязательств.

Вместе с тем, является недопустимым предоставлять одной стороне гражданских правоотношений больший комплекс прав, поскольку это является прямым нарушением принципа равенства сторон договорных правоотношений.

В данной связи, существует необходимость внесения в п. 2 ст. 784 ГК РФ положений о соотношении норм ГК РФ и специальных норм, регулирующих грузоперевозки, в том числе УЖТ РФ, изложив первое предложение следующим образом: «Условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Общие положения о перевозке (ст. 784 – 800 ГК РФ) применяются, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам».

На данный момент, соблюдение УЖТ РФ со стороны ОАО «РЖД» часто идет против самого устава и иных актов, посредством издания распоряжений, направленных на удовлетворение интересов ОАО «РЖД». В данной связи не представляется возможным полное осуществление прав,

вытекающих из договора. Транспортные службы и операторы не обладают желанием испортить отношения с железными дорогами, которые чувствуют себя монополистами.

Минусом является отсутствие юристов, специализирующихся на транспортном праве, несмотря на то, что операторы и транспортные службы обладают целыми юридическими отделами. Необходимо понимать, что совершенствование системы возможно достичь только при наличии квалифицированных специалистов в сфере транспортного права. Представляется целесообразной специальная подготовка таких юристов, например, получение специалистами транспорта второго, юридического образования.

Важностью регулирования отношений перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом, вызвано создание Проекта Федерального закона «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Целью разработки законопроекта является формирование новой модели организации обслуживания населения железнодорожным транспортом во всех видах сообщения (дальнее, пригородное), основанной на принципах долгосрочности, комплексности государственного регулирования в части отраслевой и государственной тарифной политики, обеспечении условий для привлечения инвестиций в развитие пассажирского комплекса железнодорожного транспорта общего пользования.

Закрепление новых подходов к организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом позволит перейти к новой системе взаимоотношений между участниками рынка перевозок железнодорожным транспортом.

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что существующая система организации железнодорожных перевозок в

Российской Федерации нуждается в своем совершенствовании, начиная от необходимости изменения действующего законодательства, с консолидацией имеющихся правовых норм в единый нормативный акт, и заканчивая необходимостью получения дополнительного образования юристами, специализирующимися в области транспортного права.

На наш взгляд, существующая система нуждается в скорейшей реформе, направленной, в первую очередь, на изменение правоотношений между железными дорогами и их клиентами.

Норма железнодорожного права должна применяться, «если иное не установлено в договоре», за исключением норм, касающихся технической эксплуатации транспорта и безопасности движения. Только при изменении имеющегося подхода представляется возможным решение обозначенных проблем в рамках данного исследования.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Алфутова О.Г. Правовые основы перевозок пассажиров железнодорожным транспортом // Современная наука: проблемы и перспективы развития. Материалы международной (заочной) научно-практической конференции. – М., 2016. С. 202 - 210.
2. Ананьева Е.О., Махиборода М.Н. К вопросу об особенностях гражданско-правовой ответственности на железнодорожном транспорте при организации перевозок пассажиров и багажа // Закон и право. 2021. № 6. С. 65 - 69.
3. Апелляционное определение Пермского краевого суда от 26 августа 2019 г. по делу № 33-8685/2019 // СПС Консультант Плюс
4. Волвенкина Е.А. Исполнение договора перевозки железнодорожным транспортом в России // Гуманитарные и правовые проблемы современной России: материалы научно-практической конференции. – Новосибирск, 2021. С. 295 - 297.
5. Гаращук О.А. Багаж и грузобагаж как объекты договора перевозки груза железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2017. № 3. С. 20 - 27.
6. Гвон К.Е. Договор пассажирских перевозок железнодорожным транспортом // Правовая культура России: современное состояние и тенденции развития: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. – М., 2019. С. 44 - 49.
7. Гвон К.Е. Специфика ответственности по договору перевозки железнодорожным транспортом // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. 2019. Т. 5. № 2. С. 271 - 279.
8. Голевцова А.А. Особенности правового регулирования договора перевозки железнодорожного транспорта в РФ // Межотраслевые проблемы

формирования правовой культуры: сборник научных статей научно-практической конференции. – М., 2021. С. 228 - 232.

9. Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с изменениями на 1 июля 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410

10. Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с изменениями на 25 февраля 2022 г.) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301

11. Гринева Е.И., Ломакин М.В. Правовые проблемы ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки груза // Современные исследования в сфере социальных и гуманитарных наук. Сборник результатов научных исследований. - Киров, 2018. С. 596 - 599.

12. Гусенков С.А. Особенности правового регулирования перевозок ручной клади, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте // Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте современных вызовов и угроз: сборник научных трудов Международной научно-практической конференции. – М., 2020. С. 185 - 193.

13. Зитляжев Б.А. Особенности рассмотрения споров по вопросам перевозки пассажиров железнодорожным транспортом // Форум молодых ученых. 2017. № 12. С. 744 - 748.

14. Карнушин В.Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества // Транспортное право. 2016. № 1. С. 10 - 12.

15. Конституция РФ от 12.12.1993 (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. 1993. 25 декабря.

16. Крымская Ю.С. Ненадлежащее исполнение обязанностей сторонами по договору перевозки пассажира железнодорожным транспортом // Закон. Право. Государство. 2018. № 2. С. 84 - 89.

17. Мартынов А.С. Груз, багаж, грузобагаж как объекты услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом // Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран: материалы Международной научно-практической конференции. – Иркутск, 2018. С. 158 - 161.

18. Михеев Ф.П., Костючков Д.С. Сроки исковой давности и их применение по договорам, связанным с железнодорожной перевозкой // Аллея науки. 2018. Т. 8. № 11. С. 653 - 660.

19. Никитина К.И. К вопросу о защите прав потребителей по договору перевозки пассажира железнодорожным транспортом // Традиции и новации в системе современного российского права. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – М., 2019. С. 315 - 316.

20. Никонов Р.Н. Общие положения о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа // Теория и практика современной науки. 2016. № 6. С. 983 - 987.

21. Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: проект Федерального закона № 433157-7 // СПС Консультант Плюс

22. Определение Верховного Суда РФ от 7 июня 2019 г. по делу № А40-114655/2018 // СПС Консультант Плюс

23. Определение Приморского краевого суда от 6 июля 2020 г. по делу № 33-5579/2020 // СПС Консультант Плюс

24. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 29 октября 2018 г. по делу № А45-98/2018 // СПС Консультант Плюс

25. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 13 февраля 2019 г. по делу № Ф05-439/2019 // СПС Консультант Плюс

26. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 28 мая 2018 г. № Ф07-3793/2018 по делу № А56-68474/2017 // СПС Консультант Плюс

27. Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс

28. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» // Бюллетень Верховного суда РФ. 2012. №9.

29. Постановление Президиума Арбитражного суда Дальневосточного округа от 13 марта 2020 г. № 4 «Обзор судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из договоров перевозки» // СПС Консультант Плюс

30. Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 27 декабря 2018 г. по делу № А45-32489/2018 // СПС Консультант Плюс

31. Постановление Федерального Арбитражного Суда Волго-Вятского округа от 30 декабря 2020 г. по делу № А38-1912/2020-14-118 // СПС Консультант Плюс

32. Постановление Федерального Арбитражного Суда Восточно-Сибирского округа от 28 сентября 2019 г. по делу № А33-2573/2019 // СПС Консультант Плюс

33. Приказ Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» (с изменениями на 13 апреля 2020 г.) // СПС Консультант Плюс

34. Ракитина Л.Н. Багаж и грузобагаж как объекты договора перевозки груза железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2017. № 3. С. 20 - 27.

35. Ракитина Л.Н. Сроки исковой давности и их применение по договорам, связанным с железнодорожной перевозкой // Транспортное право. 2018. № 2. С. 17 - 20.

36. Решение Ленинского районного суда г. Барнаул от 28 января 2018 г. по делу № 2-748/2018 // СПС Консультант Плюс

37. Скворцова Т.А., Гура А.Ю. Договоры железнодорожной перевозки грузов, пассажиров и багажа // Наука. Исследования. Практика. Сборник статей по материалам Международной научной конференции. - Санкт-Петербург, 2020. С. 237 - 240.

38. Судакова О.В. Источники правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом // Евразийский юридический журнал. 2020. № 9. С. 167 - 168.

39. Умарова А.А. Особенности ответственности по договорам перевозки грузов и пассажиров // Colloquium-journal. 2019. № 27. С. 72 - 73.

40. Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ (с изменениями на 2 июля 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 2003. №1. Ст. 6

41. Ушакова В.С., Шалайкин Р.Н. Особенности договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом // Современные тенденции развития науки и мирового сообщества в эпоху цифровизации: сборник материалов международной научно-практической конференции. – М., 2021. С. 75 - 80.

42. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изменениями на 11 июня 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169

43. Федеральный закон от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (с изменениями на 11 июня 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 215.

44. Цаликова М.Б., Абаев С.А. Договоры перевозок пассажиров по заказу железнодорожным транспортом // Актуальные проблемы современной науки: взгляд молодых ученых. Материалы Международной научно-практической конференции. - Махачкала, 2021. С. 450 - 455.