

Юридический институт	Кафедра <u>«Частное и публичное право»</u>
Направление подготовки	<u>40.03.01</u> <u>«Юриспруденция»</u>
Профиль	<u>Правозащитная деятельность</u>

на тему: **Гражданско-правовой механизм железнодорожной перевозки**
пассажира и багажа

ПО	_____	_____	_____
	наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
ПО	_____	_____	_____
	наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
ПО	_____	_____	_____
	наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы

<u>старший преподаватель</u>		<u>Колесников В.И.</u>
должность	подпись, дата	инициалы, фамилия

Заведующий кафедрой ЧиПП _____ Казакова Е.Б.
название подпись, дата фамилия, инициалы
Работа защищена с оценкой (Протокол от 2023 г. №)

Пенза, 2023 г.

ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Юридический институт

Кафедра «Частное и публичное право»

Направление 40.03.01 «Юриспруденция»

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой ЧиПП

_____/Е.Б. Казакова/

___ апреля 2023 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента гр. 19юю5

Сержанова Артема Алексеевича

1. Тема работы: Гражданско-правовой механизм железнодорожной перевозки пассажира и багажа

2. Научный руководитель: к. и. н., доцент

Первушкин А.В.

3. Дата выдачи задания:

14. 04.2023

4. Срок сдачи слушателем законченной работы:

25.05.2023

5. Перечень подлежащих разработке вопросов:

– рассмотреть понятие гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом;

– изучить нормы права как элемент гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом;

– изучить договоры перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом;

– выявить особенности договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа;

– проанализировать особенности договора об оказании услуг по бронированию и продаже железнодорожных билетов.

6. Консультанты по работе, с указанием относящихся к ним разделов работы:

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		Задание выдал	Выполненное задание принял
Введение		14 апреля 2023г. Первушкин А.В.	25 апреля 2023г. Первушкин А.В.
Нормы права и договоры как элементы гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом		25 апреля 2023 г. Первушкин А.В.	7 мая 2023 г. Первушкин А.В.
Особенности отдельных видов договоров как элементов гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом		7 мая 2023 г. Первушкин А.В.	15 мая 2023 г. Первушкин А.В.
Заключение		15 мая 2022 г. Первушкин А.В.	25 мая 2023 г. Первушкин А.В.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1 Нормы права и договоры как элементы гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом	9
1.1 Понятие гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом.....	9
1.2 Нормы права как элемент гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом.....	11
1.3 Договоры как элементы гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом.....	15
2 Особенности отдельных видов договоров как элементов гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом	24
2.1 Особенности договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа.....	24
2.2 Особенности договора об оказании услуг по бронированию и продаже железнодорожных билетов	37
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	43
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	45

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Железнодорожный транспорт является одним из наиболее важных и существенных элементов транспортной системы России, причем он рассматривается в качестве полноценного комплексного ее элемента.

Железнодорожный транспорт представляет собой особую подсистему транспортной системы России, которая на протяжении длительного периода времени выступала в качестве государственной собственности и в полном объеме контролировалась государством.

Значительную роль в железнодорожных перевозках играют пассажирские перевозки. В связи с возрастающей потребностью в железнодорожном транспорте необходимо совершенствовать подвижной состав, улучшать качество предоставляемых услуг и способы защиты прав граждан в случае их нарушения.

С момента введения в законную силу Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации постоянно совершенствовался (по сегодняшний день – более 20 редакций).

Права пассажиров как потребителей услуг перевозки не всегда соблюдаются, однако число нарушений в этой сфере неуклонно снижается. Для этого проводится ряд профилактических мероприятий, например, Управление Роспотребнадзора совместно с ОАО «Российские железные дороги» в 2022 году провело 10 акций «Общественная приемная – «Защита прав потребителя – пассажира железнодорожного транспорта». Также регулярно осуществляется прием граждан по вопросам улучшения качества перевозочного процесса. В рамках данных мероприятий принимаются обращения граждан, требующие проведения проверки. Определяются основные направления деятельности в области защиты прав потребителей на железнодорожном транспорте.

Степень научной разработанности темы исследования. Среди авторов,

в разное время посвятивших свои работы изучению договору железнодорожной перевозки пассажиров и багажа, безусловно, следует отметить Г. Е. Авилова, С. С. Алексеева, А. А. Бравермана, М. И. Брагинского, А. Г. Быкова, В. В. Витрянского, В. А. Егiazарова, Н. Д. Егорова, В. М. Жуйкова, В. В. Залесского, А. А. Иванова, И. А. Иконицкой и др.

Вопросами понятия правового механизма, механизма гражданско-правовой защиты, его реализации посвящены труды таких ученых как А. Л. Абрамова, В. В. Бутнева, Д. В. Брызгалова, Д. Н. Кархалева, Д. Ю. Колчанова, Н. А. Павловой, Н. И. Авдееенко, О.М. Родионова, Т. И. Илларионова, Ю. Н. Андреева.

Целью исследования является формирование комплексного научного представления относительно гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом для разработки предложений по совершенствованию действующего законодательства и правоприменительной практики.

Задачами данной работы являются:

- разработка авторского понятия гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом;
- выявление системы источников правового регулирования железнодорожной перевозки пассажира и багажа;
- выявление элементов системы договорного регулирования железнодорожной перевозки пассажира и багажа;
- выявление особенностей договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа с учётом последних изменений действующего законодательства;
- выявление особенностей агентского договора об оформлении железнодорожных билетов;

– выявление особенностей договора об оказании услуг по бронированию и продаже железнодорожных билетов.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с перевозкой пассажира и багажа железнодорожным транспортом и защитой нарушенных прав потребителей.

Предметом исследования выступают действующие нормы отечественного права, регулирующие сферу железнодорожных перевозок и защиту прав их потребителей, мнения ученых – правоведов относительно правового регулирования рассматриваемых общественных отношений, правоприменительная практика и разработки планов по улучшению данной сферы структурами, вовлеченными в процесс перевозки пассажиров и защиты их прав.

Теоретическая основа исследования. В исследовании были использованы материалы работ следующих авторов по проблематике организации перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом: А. В. Андрющенко, Г. В. Атаманчук, В. А. Белов, Н. А. Бутакова, А. А. Ганина, Л. С. Гаффанова, Д. В. Забелина, Е. В. Иванова, Л. Е. Малахова, В. В. Пиляева, Б. И. Пугинских, С. Н. Рудых С. А. Савостьянова и др.

Методологическая основа исследования. В процессе работы над темой исследования были использованы разного рода общенаучные и научные методы. Такие как сравнительно-правовой, анализ и синтеза, формально-юридический, индукции и дедукции и др. Помимо сказанного, особым образом следует отметить системный метод, применяемый для выявления элементного состава организации пассажирских перевозок посредством организационных договоров и элементного состава пассажирских перевозок посредством договоров на оказание услуг. Именно системный метод позволил определить общее и отличное в организационных отношениях и услугах по организации перевозок.

Структура работы определена целями и задачами исследования и состоит из введения, двух разделов, объединяющих пять подразделов, заключения и списка использованных источников.

1 Нормы права и договоры как элементы гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом

1.1 Понятие гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом

Существует множество мнений в отношении определения понятия правового механизма. Так, например, М. В. Пономарев пишет «о понимании правового механизма не как просто набора юридических средств, а как устоявшейся, четко определенной и зарытой системы»¹.

А. Д. Селюков понимает правовой механизм как «урегулированный нормами права комплекс управленческих отношений по применению методов, инструментов, правил»².

С. С. Алексеев определяет правовой механизм исходя из наиболее широкого его понимания. Понятие, правового механизма согласно его точке зрения следует определить «как совокупность правовых норм, правоотношений и юридических актов, участвующих в правовом воздействии, и существующих в виде динамической, внутренне единой системы, элементы которой приобретают новые свойства именно в результате своего взаимодействия»³.

А. А. Долгополов, исследуя отграничения понятий «правовой механизм» и «правовой режим» приходит к следующим выводам: «На первый взгляд, понятия «правовой механизм» и «правовой режим» имеют схожие определения и близки по своему содержанию. Однако данные научные категории все же обозначают достаточно самостоятельные юридические реальности. Правовой режим по своему объему и инструментальной структуре есть гораздо более сложное явление по

¹ Пономарев М. В. Правовой механизм защиты экологического аудита // Журнал российского права. – 2010. - № 8. - с. 106.

² Селюков А. Д. Финансово-правовые механизмы государственного управления // Финансовое право. – 2010. - №7. с. 2-5.

³ Алексеев С. С. Теория права. - Харьков: Издательство ХГУ, 1994. - с. 900.

сравнению с правовым механизмом. Если правовой механизм - это сугубо инструментальная субстанция, особый «набор» (как правило, достаточно большой) нескольких правовых инструментов, то правовой режим - это более обширный комплекс правовых средств, включающий множество отдельных правовых инструментов, механизмов, охватывающий определенный набор методов и типов правового регулирования»¹.

Вместе с тем применительно к области правового регулирования понятие «правовой механизм» встречается крайне редко. В зависимости от конкретной направленности, от отраслевой принадлежности, от целей и задач рассмотрения, методологии исследования выделяют те или иные критерии для характеристики правовых механизмов, установлению их структурных элементов, стадий движения, основных и сопутствующих условий их функционирования. Широкое распространение в литературе получили такие понятия, как механизм государства, механизм правового регулирования, механизм правоприменения, механизм правотворчества, механизм правореализации, правоохранительный механизм, механизм защиты субъективных прав², механизм реализации прав и свобод человека и другие³.

Так В. В. Бутнев определяет механизм защиты субъективных прав и интересов как «взятую в единстве систему правовых средств, при помощи которой обеспечивается восстановление нарушенных субъективных прав, защита охраняемых законом интересов, разрешение правовых споров и устранение иных препятствий в реализации субъективных прав»⁴.

С. С. Алексеев отмечает, что понятие механизма охватывает две стороны правового регулирования: во-первых, обеспечение при помощи совокупности правовых средств правового воздействия на общественные

¹ Долгополов А. А. Теоретические основы административно-правовых режимов в сфере оборота оружия и взрывчатых веществ // Российский следователь. - 2005. - № 8. - с. 40.

² Ковылин Д. П. Понятие и структура государственного-правового механизма обеспечения прав и свобод человека и гражданина // Правовая культура. - 2011. - №1. - с.141.

³ 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.

⁴ Бутнев В. В. К понятию механизма защиты субъективных прав // LEX RUSSICA (РУССКИЙ ЗАКОН). - 2014. - № 3. - с. 274.

отношения и, следовательно, обеспечение эффективности правового воздействия; во-вторых, внутреннее строение механизма, его отдельные элементы (части), взятые в соотношении².

Е. В. Вавилин отмечал, что понятие «механизм правового регулирования» при всей его актуальности и ценности для фундаментальной науки и правоприменительной деятельности в первую очередь акцентирует внимание на создании правовых конструкций (идеальных моделей правового регулирования) с точки зрения удобства законодателя (публичной власти)»¹.

Характеризуя механизм реализации прав и свобод И. Ю. Крылатова выделяет такие признаки указанного механизма как:

- предварительное нормативное закрепление в юридических нормах, нормативных правовых актах, а также последующее правовое закрепление в актах реализации права и правоприменительных актах; реализация осуществляется на основе норм права, содержащих положения о правах человека посредством фактического поведения людей;
- обеспеченность возможностей поведения людей повышенными гарантиями, в том числе правового характера;
- применение специальных юридических процедур в процессе реализации;
- наличие нематериальных «дополнительных» элементов, таких как правосознание, уровень правовой культуры;
- обязанность государства гарантировать человеку осуществление естественных и приобретенных возможностей и др.²

1.2 Нормы права как элемент гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом

Система нормативного регулирования договора железнодорожной

¹ Вавилин Е. В. Осуществление и защита гражданских прав. – М.: Волтерс Клувер, 2009. – с. 67.

² Крылатова И. Ю. Механизм реализации и защиты прав человека в Российской Федерации: понятие, сущность, структура, формы // Антиномии. - 2014. - № 3. – с. 13.

перевозки пассажира и багажа включает в себя ряд нормативно-правовых актов.

К уровню федеральных законов следует отнести Гражданский Кодекс Российской Федерации¹ (далее – ГК РФ), Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации² (далее – УЖТ) и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»³ (далее – ФЗ «О железнодорожном транспорте»).

Уровень Постановлений Правительства представлен, в частности, Распоряжением Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом»⁴, Постановление Правительства РФ от 17.10.2011 № 844⁵.

Уровень ведомственных нормативных актов представлен целым рядом Правил перевозки, утверждённых Приказами Министерства транспорта РФ и отдельными приказами Министерства путей сообщения России. Среди них в частности, следует упомянуть Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом»⁶ и многие другие.

Среди актов, затрагивающих регулирование договора железнодорожной пригородной перевозки выделить Приказы, Распоряжения

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - ст. 410.

² Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - ст. 170.

³ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - ст. 169.

⁴ Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом: Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р // Собрание законодательства РФ. - 26.05.2014. - № 21. - ст. 2755.

⁵ Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении: Постановление Правительства РФ от 17.10.2011 № 844 (ред. от 27.01.2022) // Собрание законодательства РФ. - 24.10.2011. - № 43. - ст. 6078.

⁶ Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 № 33244): Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 (ред. от 13.04.2020) // Российская газета. - № 172. - 01.08.2014.

и Письма ОАО «РЖД». Данные документы не являются законодательными актами и не могут быть отнесены к нормативно-правовому регулированию. Однако в случае заключения договора они должны учитываться и исполняться сторонами.

Представляется, что в данном случае действуют нормы ст. 428 ГК РФ, о договоре присоединения, и указанные документы содержат условия договора перевозки. Которые принимаются контрагентами ОАО «РЖД» при заключении договора перевозки железнодорожной перевозки пассажира и багажа;

К таким документам, в частности, относятся Распоряжение ОАО «РЖД» от 07.10.2008 № 2108р «Об утверждении Положения о порядке использования транспортных карт для оформления проезда в пригородном сообщении»¹.

Определения договора перевозки применительно к разным видам транспорта даются в транспортных уставах и кодексах.

Так, п. 1 ст. 103 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ) предусматривает, что «По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или уполномоченному им на получение багажа лицу»².

П. 1 ст. 177 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ), указывает: «По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется

¹ Об утверждении Положения о порядке использования транспортных карт для оформления проезда в пригородном сообщении: Распоряжение ОАО «РЖД» от 07.10.2008 № 2108р. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_81793/31129c7bbde63c72793f92a6ce2495af0d727896/. – 22.01.22. (режим доступа 24.05.2023).

² Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 12. - ст. 1383.

уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа»¹.

П.1 ст. 97 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ РФ), фиксируется, что «По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и при сдаче пассажиром багажа плату за его провоз»².

Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации» (далее – УАТ РФ) не содержит определения договора перевозки пассажира и багажа, а лишь упоминает в ст. 20, что «заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией, провоз пассажиром ручной клади за плату - квитанцией на провоз ручной клади»³. Впрочем, данное указание касается лишь регулярных перевозок, так как перевозка пассажира и багажа по заказу, а также перевозка пассажира и багажа легковыми такси регламентируются договорам фрахтования.

Ст. 82 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – УЖТ РФ), определяет: «По договорам перевозок перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде (за исключением поездов пригородного сообщения, в которых не предусмотрено предоставление пассажиру отдельного места), их багаж, а также грузобагаж отправителей, выдать багаж, грузобагаж управомоченным на получение багажа, грузобагажа лицам. При этом согласно установленным тарифам пассажиры обязуются оплатить свой проезд, при сдаче багажа - его

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023). // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. ст. 2207.

² Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 28.02.2023). // Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 11. - ст. 1001.

³ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 21.11.2022). // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 46. - ст. 5555.

провоз, а отправители грузобагажа - провоз грузобагажа»¹.

Несложно заметить, что указанные определения, содержащиеся в законодательстве, не идентичны.

Представляется что, исходя из определения договора перевозки пассажира и багажа данного в ст. 82 УЖТ РФ, предмет договора перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом можно сформулировать как: «действия перевозчика по принятию и доставке пассажира и багажа железнодорожным транспортом, на станцию назначения, а также действия пассажира по оплате перевозки».

Определяя договор перевозки пассажира и багажа, п. 1 ст. 786 ГК РФ содержит указание на то, что пассажир и багаж должны быть доставлены «в пункт назначения». Ст. 82 УЖТ РФ также упоминает о перевозке «в пункт назначения».

Однако, договор перевозки пассажира заключается с момента его посадки в вагон, договор перевозки багажа – с момента сдачи багажа. Обязанности перевозчика по доставке пассажира возникают также с этого момента, следовательно, в действующем законодательстве следует внести изменения, которые позволили бы зафиксировать момент возникновения этого обязательства.

1.3 Договоры как элементы гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом

Любой договор представляет собой сделку, и как любая сделка он устанавливает, прекращает или изменяет правоотношения. Именно ввиду этого к договору применяются правила о двух или многосторонних сделках, предусмотренных гл. 9 ГК РФ, а к обязательствам, которые следуют из договора, применению подлежат общие положения об обязательствах.

В то же время любой договор представляет собой не только

¹ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - ст. 170.

юридический факт, сделку или правоотношение. Договор является основанием обязательства, регулятором отношений, которые необходимы для того, чтобы был, достигнут определенный результат. Стороны договора обладают определенной свободой. Сущность договора определяется его воздействием, которое он может и должен оказывать на регулируемые им общественные отношения.

Договор перевозки пассажира и багажа занимает центральное место среди договорных форм транспортного обслуживания населения. Заключение и исполнение рассматриваемого договора необходимо для удовлетворения потребностей граждан.

Особая роль перевозки пассажира и багажа определяется тем, что предметом договора перевозки пассажира и багажа выступает транспортная услуга, содержание которой состоит в деятельности перевозчика по перевозке пассажира и его багажа в пункт назначения, что следует из нормы п. 1 ст. 786 ГК РФ¹.

Услуга закреплена в законе как объект гражданского права, и обозначается для определения различных явлений. В то же время, как отмечается в литературе, в понятие услуги вкладывается разное содержание, от самого широкого, когда в услугу вкладывают любую деятельность, до предельно узкого, когда услуга сводится, например, к предмету договора перевозки пассажиров². Далее, предлагается объединить под данным понятием действия субъектов гражданского оборота, которые не завершаются каким-либо результатом, а состоят в полезном эффекте или имеют такой результат, который нельзя воплотить в вещественной форме.

Самым широким является представление об услуге как о результате деятельности. Так, С. С. Алексеев отмечал, что услуга - это не деятельность

¹ Гражданское право. Общая и особенная части: учебник / под общ. ред. Р. А. Курбанова. - М.: Проспект, 2022. - с. 145.

² Мохов А. А. О саморегулировании деятельности по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. // В сборнике: Саморегулирование предпринимательской и профессиональной деятельности Сборник материалов круглого стола. Отв. ред. И.В. Ершова. - М., 2015. - с. 61.

как таковая, а ее результат¹. М. В. Кротова отмечает, что услуга – это «деятельность гражданина или организации, потребляемая в процессе ее осуществления, продукт, который не имеет овеществленного выражения»².

Тем самым в науке до сих пор нет единого взгляда на понятие услуги и нет такой концепции услуг, которая дала бы возможность раскрыть сущность этой категории. В то же время в литературе выделяют четыре основных признака транспортных правоотношений:

- одной из сторон в таких правоотношениях всегда выступает транспортная организация;
- данные правоотношения складываются по поводу эксплуатации транспортных средств;
- предмет данных правоотношений выступает деятельность по оказанию услуг;
- рассматриваемые правоотношения выражают отношения, которые направлены на выполнение основной транспортной функции или содействующие ее осуществлению³.

Следуя легальному определению договора перевозки пассажира и багажа, данному в ст. 786 ГК РФ можно сделать вывод, что договор перевозки пассажира и багажа – это соглашение об оказании транспортной услуги, которое заключается между перевозчиком и пассажиром.

С позиции технологического обеспечения перевозки, ее рассматривают как транспортный процесс, то есть процесс перемещения пассажира, включая продажу билетов, посадку, высадку пассажиров, подачу транспорта и пр.

Таким образом, транспортная услуга представляет собой совокупность взаимосвязанных между собой организационных и технологических действий, которые выполняются перевозчиком при подготовке, осуществлении и завершении перевозки пассажиров и багажа.

¹ Алексеев С. С. Об объекте права и правоотношения // Вопросы общей теории советского права. - М., 1990. - с. 41.

² Кротова М. В. Обязательство по оказанию услуг в советском гражданском праве. - Л., 1990. - с. 41.

³ Микрюков В. А., Микрюкова Г. А. Новый закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом // Законодательство и экономика. - 2016. - № 3. - с. 39.

Можно выделить такие признаки транспортной услуги: она неразрывно связана с транспортным средством; имеет как сезонные факторы ее потребления, так и суточные закономерности; тесно связана с инфраструктурой.

В то же время транспортная услуга по перевозке пассажиров имеет ряд своих отличительных признаков:

- потребителем такой услуги всегда будет выступать физическое лицо;
- данная услуга всегда характеризуется оговоренным уровнем комфорта;
- такая услуга социально направлена;
- тарифы по перевозке пассажиров, как правило, устанавливаются централизованно¹.

Существенным условием любого договора является его предмет, однако до сегодняшнего дня все еще не сложено единого понятия в отношении предмета договора. В свое время Г. Ф. Шершеневич обратил внимание, что «содержание договора, или, как неправильно выражается наш закон, предмет договора есть то юридическое последствие, на которое направлена согласная воля двух или более лиц»², в то же время Д. И. Мейер отмечал, что «предметом договора всегда представляется право на чужое действие»³.

При определении услуг, законодатель использует термин «определенные», следовательно, законодатель исходит из того, что сторонам надлежит определить, какие именно услуги они подразумевают, то есть согласование этих обстоятельств является необходимым для таких договоров, и они являются существенными в силу ст. 432 ГК РФ. Таким образом, обязательное указание условия о предмете договора об оказании услуг является существенным условием.

Для разработки понятия договора перевозки пассажира и багажа на

¹ Янелис А. В. Пассажирские железнодорожные перевозки с учетом показателей качества // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – №. 1. – с. 230.

² Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права. - Тула, 2001. - с. 516.

³ Мейер Д. И. Русское гражданское право. Ч. 2. - М, 1997. - с. 61.

железнодорожном транспорте, целесообразно обратиться к общему определению договора перевозки которое дано в 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».

Рассматривая содержание любого договора важно выделить в нем ряд условий, являющихся существенными, так как без их определения договор будет считаться незаключенным. Согласно ст. 432 ГК РФ «существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в «законе» или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение».

М. И. Брагинский и В. В. Витрянский считали, что предметом договора по перевозке являются «действия перевозчика по транспортировке (перемещению) пассажира и багажа из пункта отправления в пункт назначения¹.

На наш взгляд в ГК РФ определение договора перевозки не совсем удачно, так как данный договор определяется «через понятие» перевозки. То есть: «перевозка - это перевозка перевозчиком».

В связи с этим, п.1 ст. 786 ГК РФ предлагаем изложить в следующей редакции:

«Договор перевозки - это соглашение сторон, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) принимает на себя обязательство за установленную плату осуществить перемещение другой стороны (пассажира) из пункта отправления в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж из пункта отправления в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется

¹ Брагинский М. И. Договорное право. Книга четвёртая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2011. - с. 407.

уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа».

Ст. 82 УЖТ РФ также следует откорректировать в соответствии с предлагаемым определением.

Кроме того, ст. 82 УЖТ РФ содержит упоминание договора перевозки во множественном числе, также во множественном числе упоминаются пассажиры. При этом не совсем понятно, с чем связано это упоминание контрагента перевозчика во множественном числе, ведь пассажир заключает договор перевозки, осуществляя посадку в вагон, от своего имени, а не от имени многочисленных «пассажиров».

Представляется, что не вполне оправданно упоминание об обязанности перевозчика предоставить пассажиру место в поезде, с последующим указанием на исключение из этого правила – поезде пригородного сообщения). Не следует перегружать текст федерального закона особенностями перевозки отдельными видами поездов. Это нужно сделать в Правилах перевозки, утверждаемых Постановлениями Правительства РФ.

Также представляется неверным объединение в одном определении договора перевозки пассажира и багажа с договором перевозки грузобагажа, так как субъектный состав этих договоров не совпадает, в одном случае это пассажир, в другом – отправитель, документы, подтверждающие заключение этих договоров также не совпадают, в одном случае это билет и багажная квитанция, а в другом – грузобагажная квитанция.

В связи с этим предлагается внести изменение в ч. 1 ст. 82 УЖТ РФ:

«Статья 82. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа это соглашение сторон, в соответствии с которым одна сторона (железнодорожный перевозчик) принимает на себя обязательство за установленную плату осуществить перемещение другой стороны (пассажира) из пункта отправления в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж из пункта отправления 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.

В то же время, ст. 2 УЖТ РФ содержит определение багажа:

«багаж - вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе(билете)»

Очевидно, что билет и багажная квитанция – разные документы.

Кроме того, указание на тип поезда (пассажирский или почтово-багажный) не имеет принципиального значения.

Излишним является и указание на то, что багаж должен быть принят «в установленном порядке», так как оформление багажной квитанции само по себе подтверждает, что данный порядок соблюден.

Предлагаем устранить эту несогласованность и внести изменения в ст. 2 УЖТ РФ, сформулировав определение багажа:

«багаж - вещи пассажира, принятые для перевозки от станции отправления до станции назначения, указанных в багажной квитанции».

Проводя классификацию договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа следует обратиться к ст. 81 УЖТ РФ, которая нормативно устанавливает следующие категории поездов, предназначенных для перевозок пассажиров:

- в зависимости от скорости их движения: скоростные, скорые и пассажирские;
- в зависимости от расстояния следования и условий проезда: дальние и пригородные.

При этом критерии отнесения того или иного поезда к той или иной категории утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Так, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 18.07.2007 № 99

1. «По расстоянию следования и условиям проезда поезда, предназначенные для перевозки пассажиров (далее - поезда), подразделяются

на:

а) дальние - следующие на расстояние свыше 150 км, в составы которых включаются вагоны с местами для сидения и лежания и которые отвечают требованиям, предъявляемым к проезду в дальнем следовании;

б) пригородные - следующие на расстояние не более 200 км, или в границах одного субъекта Российской Федерации, состоящие из вагонов с местами для сидения»¹.

2. Определение категорий поездов в зависимости от скорости их движения производится исходя из маршрутной скорости движения таких поездов, которая определяется как средняя скорость движения таких поездов от начальной до конечной станции маршрута следования.

Следует отметить, что эта «маршрутная скорость» определяется делением общей протяженности маршрута следования поезда (в километрах) на общее время нахождения поезда в пути следования (в часах) с учетом времени всех остановок на железнодорожных станциях для посадки и высадки пассажиров².

По скорости движения поезда подразделяются на:

а) скоростные - маршрутная скорость движения которых составляет более 91 км/час;

б) скорые - маршрутная скорость движения которых от 50 до 91 км/час;

в) пассажирские - маршрутная скорость движения которых не превышает 50 км/час.

Складывается впечатление, что ведомственный нормативный акт не в полной мере реализовал возложенные на него УЖТ РФ задачи. Как следует из определений, содержащихся в вышеупомянутом Приказе Минтранса РФ от 18.07.2007 № 99, расстояние, на которое следует поезд, может быть

¹ О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 07.08.2007 № 9969): Приказ Минтранса РФ от 18.07.2007 № 99 (ред. от 08.02.2019) // Российская газета. - № 177. - 15.08.2007.

² Ушакова В. С., Шалайкин Р. Н. Особенности договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом // Сборник материалов 3-й международной научно-практической конференции «Современные тенденции развития науки и мирового сообщества в эпоху цифровизации». - М.: Издательство: ООО «Институт развития образования и консалтинга», 2021. – с. 75.

как «свыше 150 км», так и «не более 200 км, или в границах одного субъекта Российской Федерации» - что предполагает, что расстояние следования может превышать 200 км. Таким образом, критерий «расстояние следования» сформулирован весьма неопределённо.

Критерий «условия проезда» также не может не вызывать вопросов. В поезда дальнего следования могут быть включены вагоны «для сидения и лежания», а в поезда пригородного сообщения – «вагоны для сидения». Не совсем понятно при этом, что при определении вагона «для сидения и лежания» имелось в виду. Данную формулировку можно понимать по-разному. В данном случае – важный вопрос использования при формулировке сочетания «и/или».

Таким образом, отличительной особенностью пригородных поездов является их комплектование только «вагонами для сидения», а поездов дальнего следования – вагонами, предназначенными как для расположения пассажиров в сидячем положении, так и вагонами, обеспечивающими возможность расположения пассажиров в лежащем положении.

2 Особенности отдельных видов договоров как элементов гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом

2.1 Особенности договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа

Под защитой в гражданском праве понимается комплекс мер гражданско-правового характера предусмотренных законом, направленных на восстановление или признание гражданских прав и защиту интересов при их нарушении или оспаривании.

В наше время для защиты прав потребителей законодательство применяет пять гражданско-правовых способов защиты:

- 1) самозащита;
- 2) изменение или прекращение правоотношения;
- 3) возмещение убытков;
- 4) взыскание неустойки;
- 5) возмещение морального вреда.

Защита прав потребителей – это совокупность правовых средств, направленных на восстановление и (или) компенсацию нарушенных прав потребителей. Нормы права по своей природе представляют собой выражение государственной воли, с данного аспекта правовые средства ни что иное как установление этой самой воли.

Задача гражданского законодательства урегулировать отношения, возникающие в процессе взаимодействия между потребителем и его контрагентом, а также восстанавливать и защищать нарушенные права.

Защиту прав потребителей можно считать комплексной системой, состоящей из разноотраслевых нормативных актов, на что указывает юридическая литература. Она является вторичным структурным образованием, включающее нормы различных отраслей права.

Ввиду того, что регулирование отношений в области транспорта

невозможно без учета особенностей транспорта определенного вида, Гражданский кодекс РФ устанавливает лишь общие правила перевозки, хранения грузов и багажа, транспортно-экспедиционного обслуживания. При этом ряд норм ГК РФ, посвященных транспортным услугам, носит отсылочный характер. Кроме того, в области транспорта действует много международных договоров, которые не только унифицируют регулирование международных перевозок, но и оказывают влияние на внутреннее законодательство. Вместе с тем, наличие специального законодательства не исключает применения к транспортным услугам положений законодательства о защите прав потребителей.

В первую очередь необходимо отметить тот факт, что на договор перевозки пассажиров Закон о защите прав потребителей распространяется только в той части, которая не урегулирована специальным, в нашем случае транспортным законодательством. На это указывается в судебной практике: ч.2 п.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» говорит, что «если отдельные виды отношений с участием потребителей регулируются и специальными законами Российской Федерации, содержащими нормы гражданского права (например, договор участия в долевом строительстве, договор страхования, как личного, так и имущественного, договор банковского вклада, договор перевозки, договор энергоснабжения), то к отношениям, возникающим из таких договоров, Закон о защите прав потребителей применяется в части, не урегулированной специальными законами»¹.

Можно предположить, что в данном случае транспортное законодательство имеет приоритет исходя из общей политики законодателя. В случае возникновения коллизии между нормативно-правовыми актами, регулирующими специальные сферы общественных отношений, приоритет отдается тому акту, который более узкую специфическую сферу

¹ О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 (ред. от 29.06.2021) № 17 // Российская газета. – 11.01.2012. - № 156.

регулирования. Эта тенденция касается не только перевозочного процесса, но и таких сфер общественных отношений как энергоснабжение, долевое участие в строительстве жилья и иных объектов недвижимого имущества. В то же время, законодательство о защите прав потребителей регулирует более общую сферу общественных отношений – отношения с участием потребителя, куда включаются та же самая перевозка, энергоснабжение, купля-продажа, подряды, возмездное оказание услуг и его разновидности и т.д.¹.

Э. М. Гараев считает, что «вопрос о соотношении действия общих и специальных норм должен решаться с учетом разумного баланса интересов участников общественных отношений, который выражается, в том числе, в социально-экономических целях установления той или иной нормы, регулирующей соответствующих аспектов общественного отношения»².

Стоит отметить, что специальные нормы транспортного законодательства имеют приоритет перед нормами закона «О защите прав потребителей». Исходя из этого можно предположить, что данная особенность применения законодательства может существенно затруднить реализацию потребителем своих прав, в том числе из-за сложности в определении законности тех или иных установленных транспортным законодательством ограничений.

Для дальнейшего рассмотрения данной главы необходимо определить ключевые понятия, связанных с защитой прав потребителей. Одним из ключевых понятий является «потребитель». Федеральный закон «О защите прав потребителей» исходит из того, что потребителем является гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с

¹ Никитина К. И. О качестве и безопасности обслуживания потребителей транспортных услуг на железнодорожных вокзалах, станциях и пассажирских платформах // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2022. – Т. 22. – №. 3. – с. 67.

² Гараев Э. М. Соотношение транспортного законодательства и законодательства о защите прав потребителей // Бизнес в законе. - 2013. - № 3. - с. 12.

осуществлением предпринимательской деятельности. Так же ст. 2 Гражданского кодекса Российской Федерации уточняет, что потребителем являются не только граждане России, но и иностранные граждане и лица без гражданства.

В некоторых случаях пользоваться товаром или услугой, а значит считаться потребителем может только тот гражданин, который заключил договор с продавцом (исполнителем).

Однако Федеральный закон «О железнодорожном транспорте» не использует понятие «потребитель», а обобщает данное понятие как «пользователь услугами железнодорожного транспорта» и характеризует его в качестве пассажира, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя) либо иное физическое или юридическое лицо, пользующиеся услугами (работами), оказываемыми организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями на железнодорожном транспорте.

В соответствии с установленными транспортными уставами и кодексами порядке гражданин с целью защиты своих прав и охраняемых законом интересов вправе обратиться в суд, но при выполнении определенных требований. В соответствии со ст. 797 Гражданский Кодекс устанавливает, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии. Претензионный порядок применяется для разрешения возникших споров и разногласий между сторонами договора.

Претензионному порядку на железнодорожном транспорте посвящена глава VIII «Устава железнодорожного транспорта».

Претензионный порядок считается исполненным, если:

- 1) соблюдены сроки подачи претензии;
- 2) претензия заявлена надлежащим заявителем;
- 3) претензия заявлена к надлежащему перевозчику;
- 4) приложены необходимые документы, подтверждающие требования

заявителя, такие как багажная квитанция, билет, акт общей формы в зависимости от случая, возникшего в связи с осуществлением определенной деятельности.

Порядок предъявления и рассмотрения претензий устанавливается правилами перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом¹.

Претензия должна соответствовать определенным правилам, необходимо изложить существо дела, обстоятельства произошедшего, сформулировать требования, приложить документы, подтверждающие факт возникновения правоотношения, например, договор перевозки пассажира. Соблюдение данных правил является для некоторых категорий граждан достаточно сложным процессом, что затрудняет возможность потребителя защитить свои права. Претензия составляется в двух экземплярах, одна копия остается на руках у потребителя, а второй экземпляр передается исполнителю. Срок исковой давности для предъявления требований перевозчику является общим и составляет 3 года.

Устанавливаются определенные сроки предъявления претензии, общий срок в соответствии с Уставом – 6 месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней – в течение срока пяти дней. Также перевозчик вправе принять претензию, если нарушены сроки, но только в случае уважительной причины их пропуска.

Рассмотрение перевозчиком претензии происходит в тридцатидневный срок со дня получения претензии.

При отклонении или частичном удовлетворении перевозчиком претензии, указывается основания принятого решения со ссылкой на статью Устава. В таком случае документы предоставленные заявителем вместе с претензией возвращаются ему.

Стоит акцентировать внимание на том, что претензионный порядок

¹ Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 № 33244): Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 (ред. от 13.04.2020) // Российская газета. - № 172. - 01.08.2014.

урегулирования спора обязателен лишь при заключении договора перевозки груза, обязательность претензионного порядка по договору перевозки пассажира противоречит действующему гражданскому законодательству, а именно ст. 797 ГК РФ. Необходимо, чтобы названная норма имела диспозитивный характер, то есть не была препятствием для обращения в суд без соблюдения претензионного порядка. Из этого следует, что претензионный порядок является необоснованным и противоречит Гражданскому Кодексу.

Конституция Российской Федерации гарантирует защиту прав и свобод гражданина.

Ст. 47 Конституции указывает на то, что «Никто не может быть лишен права на рассмотрение его дела в том суде и тем судьей, к подсудности которых оно отнесено законом»¹.

Пункт 3 ст. 17 Закона «О защите прав потребителей» предусматривает судебный порядок защиты нарушенных прав потребителя по иску самого потребителя, а также уполномоченного федерального органа исполнительной власти по контролю (надзору) в области защиты прав потребителей (его территориальные органы), а также иных федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по контролю и надзору в области защиты прав потребителей и безопасности товаров (работ, услуг) (их территориальные органы), органов местного самоуправления, общественных объединений потребителей (их ассоциации, союзы) по искам, предъявляемым в интересах потребителя, группы потребителей, неопределенного круга потребителей.

Иски о защите прав потребителей не облагаются государственной пошлиной в соответствии с п.13 ст. 333.36 Налогового кодекса «От уплаты государственной пошлины по делам, рассматриваемым Верховным Судом Российской Федерации в соответствии с гражданским процессуальным

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. - URL: <http://www.pravo.gov.ru>. - 04.07.2020. (режим доступа 24.05.2023)

законодательством Российской Федерации и законодательством об административном судопроизводстве, судами общей юрисдикции, мировыми судьями, освобождаются: уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по контролю (надзору) в области защиты прав потребителей (его территориальные органы), а также иные федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по контролю и надзору в области защиты прав потребителей и безопасности товаров (работ, услуг) (их территориальные органы), органы местного самоуправления, общественные объединения потребителей (их ассоциации, союзы) - по искам, предъявляемым в интересах потребителя, группы потребителей, неопределенного круга потребителей»¹.

Таким образом, если потребитель имеет желание обратиться в суд за восстановлением своих нарушенных прав, то это не повлечет за собой дополнительных материальных затрат с его стороны. Из всего вышеизложенного можно сделать вывод, что защита прав потребителей осуществляется судом и иными средствами защиты. Ст. 17 закрепляет важные демократические начала, гарантирующие гражданам судебную защиту их прав и свобод. В зависимости от характера нарушаемого права, защита может осуществляться в порядке уголовного, административного, гражданского и конституционного судопроизводства.

Неустойка является самым востребованным видом средств обеспечения обязательств. Для взыскания неустойки достаточно установления факта неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства. Доказывание причинения при этом убытков не требуется. Неустойка, предусмотренная законом (законная неустойка), в отличие от неустойки, установленной договором (договорная неустойка), подлежит взысканию независимо от включения условия в договор о неустойке (ст. 332 ГК).

Согласно пункту 1 статьи 394 ГК РФ, «если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, то убытки

¹ Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (в ред. от 18.03.2023)
// Собрание законодательства РФ. - 07.08.2000. - № 32. - ст. 3340.

возмещаются в части, не покрытой неустойкой (зачетная неустойка). Законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда допускается взыскание только неустойки, но не убытков (исключительная неустойка), или когда убытки могут быть взысканы в полной сумме сверх неустойки (штрафная неустойка), или когда по выбору кредитора могут быть взысканы либо неустойка, либо убытки (альтернативная неустойка)»¹.

При неисполнении или ненадлежащим исполнением обязательства, пассажир имеет право получить неустойку, которая является способом обеспечения обязательства в соответствии со ст. 330 ГК РФ.

Для раскрытия темы необходимо рассмотреть формы взыскания неустойки. Обязательство неустойки возникает одновременно с основным. Оно сводится к обязанности должника заплатить определенную денежную сумму, если обязанности будут исполнены ненадлежащим образом либо вообще не будут исполнены. Соглашение о неустойке должно быть совершено в письменной форме независимо от формы основного обязательства. Несоблюдение формы соглашения о неустойке влечет недействительность соглашения о неустойке (ст. 331 ГК РФ).

При нарушении прав пассажира ему в соответствии со ст. 151 ГК РФ полагается компенсация морального вреда, под которой понимаются физические или нравственные страдания, причиненные гражданину действиями, нарушающими его личные неимущественные права и блага.

Моральный вред должен обладать определенными признаками:

1) Вред причиняется личным неимущественным правам либо иным нематериальным благам.

2) Моральный вред может быть причинен только физическому лицу. Это следует из того, что под моральным вредом понимаются физические или нравственные страдания, которые посягают на неимущественные права гражданина. В случае обращения юридического

¹О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 22.06.2021) // Российская газета. - № 70. - 04.04.2016.

лица за компенсацией морального вреда ему будет отказано.

3) Взыскание денежных сумм в счет компенсации морального вреда возможно лишь в рамках гражданских правоотношений.

Доказывание причинения морального вреда не представляет из себя сложного процесса, сам факт совершения противоправных действий уже воспринимается как наличие морального вреда.

Причиненный моральный вред компенсируется в денежной форме. Размер компенсации определяется соглашением сторон, а в случае спора – судом и не зависит от размера возмещения имущественного вреда. Требование о компенсации морального вреда может предъявляться самостоятельно или вместе с имущественными требованиями.

Важно отметить тот факт, что суд при определении размера морального вреда учитывает стремление истца и ответчика урегулировать спор в досудебном порядке. При нежелании истца в регулировании спора в досудебном порядке указывает на то, что он может использовать судебную защиту как способ обогащения, а не для того, чтобы восстановить свои нарушенные права и восполнить моральный ущерб. Также, сумма компенсации морального вреда не зависит от стоимости товара или услуги.

В настоящее время, институт компенсации морального вреда представляется гражданами как применение штрафных санкций к ответчику, часто имеют место быть случаи подачи требования о компенсации морального вреда без должных на то оснований.

Суд в своем решении о взыскании компенсации морального вреда может указать любую сумму, что представляется невообразимым фактом для ответчика.

Необходимо решить ряд вопросов для определения размеров денежных сумм судами при принятии решений о взыскании морального вреда:

- 1) определение размера причиненного морального вреда;
- 2) определение критериев оценки причиненного морального вреда;
- 3) определение денежных сумм, подлежащих выплате.

Проиллюстрируем сделанные выводы примером из судебной практики.

А. М. Шумин обратился к мировому судье с иском к АО «Федеральная пассажирская компания» о защите прав потребителей, в обосновании иска указав, что во время поездки в поезде дальнего следования по маршруту Хоста – Ульяновск ему было оказано некачественное обслуживание с нарушением санитарных правил. После станции Сальск в вагоне вышел из строя кондиционер, после чего в вагоне стало невыносимо жарко и душно. Проводник сообщил, что сообщил о проблеме начальнику локомотива и попросили подождать пассажиров до прибытия в Волгоград, где будут произведены ремонтные работы по ремонту кондиционера. Однако, этого сделано не было и на протяжении 10 часов температура в вагоне составляла +36 градусов Цельсия. Истцом была подана претензия о нарушении прав потребителей и просьбой уменьшить цену предоставленной некачественной услуги. В ответе на претензию заместитель начальника филиала АО «Федеральная пассажирская компания» Куйбышевский филиал Р. Ф. Вильданова указано, что возможностью рассчитать снижение стоимости проезда в связи с некомфортными условиями проезда не располагают. После получения ответа, истец через своего представителя Ю. В. Шушину подал жалобу на некачественное обслуживание в вагоне с нарушением санитарных правил руководителю Роспотребнадзора РФ. Далее был получен ответ от заместителя начальника Куйбышевского территориального отдела управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту В. В. Долгих из которого следовало, что отсутствие кондиционера не освобождает перевозчика от соблюдения санитарных норм по рекомендованным показателям микроклимата в вагоне, в связи с чем был вынесен штраф в отношении работника вагонного участка по ч.1 ст.14.4. КоАП РФ. Истец просит суд уменьшить цену предоставленной услуги ненадлежащего качества, взыскать с ответчика денежную сумму 1400 рублей 00 копеек, компенсацию морального вреда в сумме 10000 рублей 00 копеек, штраф за неудовлетворение в добровольном порядке требований

потребителя в размере 5700 руб. 00 коп, расходы по оплате услуг представителя 5000 рублей.

Ответчиком в судебном заседании не было предоставлено доказательств нахождения температурного режима в вагоне и в купе в пределах норм, установленных санитарными правилами.

Поскольку в ходе рассмотрения дела нашел свое подтверждение факт несоблюдения требований Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте выразившихся в нарушении температурного режима воздуха в вагоне, суд полагает, что услуга по перевозке в пассажирском вагоне истцу А. М. Шушину была предоставлена ненадлежащего качества.

В последствии суд решил взыскать с акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» в лице Куйбышевского филиала в пользу А. М. Шушина компенсацию морального вреда 4500 рублей 00 копеек, штраф за неудовлетворение требований потребителя в добровольном порядке в размере 2250 рублей, расходы по оплате услуг представителя 2000 рублей 00 копеек¹.

Судебная практика показала, что имеются определенные проблемы при принятии судами решений о размере компенсации морального вреда. В отдельных случаях суды снижают размер сумм взыскиваемых в возмещение морального вреда без мотивации, несоразмерно характеру причиненного вреда. В общем, процесс расчетов морального вреда не проработан и имеется значительный разброс и необоснованная произвольность в оценке вреда судами.

Нельзя не согласиться с мнением Т. Н. Пушкиной, которая считает, «что степень и характер физических и нравственных страданий потерпевшего должны приниматься во внимание во взаимосвязи с его индивидуальными особенностями. Буквально слово индивидуальный означает «личный, свойственный данному индивиду уму, отличающийся

¹ Гражданское дело от 21.03.2017 № 2-71/2017. - URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/5PAcXBEffv1C/>.
- 22.04.20 (режим доступа: 22.03.2023).

характерными признаками от других»¹.

В науке отсутствует какая-либо классификация индивидуальных особенностей личности, влияющих на размер компенсации морального вреда. Чаще всего в литературе авторы со ссылкой на Конституцию РФ в качестве таковых называют пол, расу, национальность, язык, происхождение, имущественное положение, должностное положение, место жительства, отношение к религии, убеждения, принадлежность к общественным объединениям, возраст, болезнь, инвалидность и др. Вместе с тем следует согласиться, что законодатель не случайно установил требование учета индивидуальных особенностей потерпевшего. В литературе высказываются в том числе мнения, что в возникновении и развитии психических расстройств у потерпевших существенную, а иногда и определяющую роль играют их личностные особенности. Одно и то же повреждающее воздействие у разных людей может вызвать неодинаковые последствия. Следовательно, индивидуальные особенности потерпевшего не могут не оказывать влияния на размер компенсации морального вреда.

Перечень требований, по которым могут предъявляться претензии и иски, является исчерпывающим. Поэтому в большинстве случаев пассажиры обращаются с жалобами к транспортным организациям, например, за некачественное предоставление услуг по перевозке.

Существует ряд особенностей присущих гражданско-правовым средствам защиты прав потребителей:

1. Средства защиты потребителя применяются в том случае, если контрагент нарушил те или иные права потребителя.
2. Средства – это комплекс действий юридического характера, которые влекут соответствующие изменения прав и обязанностей, прежде всего для нарушителя.
3. Потребитель вправе выбирать определенное средство защиты

¹ Пушкина Т. Н. Критерии определения размера компенсации морального вреда как основная проблема гражданско-правового института морального вреда // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». - 2013. - №1. - с. 171.

прав.

4. Может применяться одно или несколько средств защиты одновременно.

5. Средства, как правило, являются одновременно и правами потребителя.

В гражданских правоотношениях правовые средства можно подразделить в зависимости от их функции. Как известно, гражданское право регламентирует поведение субъектов в возникающих между ними правоотношениях, а при нарушении этих субъективных прав гражданское право выполняет опосредованную роль. В данном ключе можно разделить и правовые средства, некоторые из них применяются при регулировании «добропорядочных» отношений, а иная часть используется при наступлении каких-либо нарушений. К первому случаю можно отнести, для примера, выдачу кассового чека продавцом, во втором же оказание некачественной услуги потребителю.

Имеется важная особенность присущая применению законодательства о защите прав потребителей. Правоприменительная практика показывает, что преобладающая доля продавцов и исполнителей пытаются в добровольном порядке удовлетворить требования потребителя. Данная ситуация возникает из-за того, что при обращении в суд потребителя, продавец, исполнитель может понести несоизмеримые убытки, в случае, если не урегулирован спор в добровольном порядке. В первую очередь это обусловлено тем, что контрагент потребителя несет повышенные расходы, связанные с исполнением закона о защите прав потребителей. Прежде всего, это полное возмещение убытков, которые были причинены потребителю нарушением со стороны контрагента, уплата неустойки, и возмещение морального вреда, при условии его указания в иске. Также, в случае принятия судом удовлетворительного решения по иску, контрагент уплачивает штраф, в соответствии с п. 6 ст. 13 Закона «О защите прав потребителей». Из этого следует, что при невозможности решения спора в добровольном порядке и

при удовлетворительном решении суда по иску потребителя, взыскиваемая сумма может в несколько превышать стоимость оказанной некачественной услуги.

На сегодняшний день интересы продавцов, исполнителей в потребительских отношениях не учитываются. Законодатель исходит из приоритета охраны прав именно потребителя, так как он в соответствии с экономической действительностью является более слабой, незащищенной стороной. С. Ю. Баранов считает, что «должен соблюдаться разумный баланс при регулировании данного типа отношений исходя из экономической составляющей данных общественных отношений»¹.

Названные выше проблемы должны быть решены с помощью усовершенствования механизмов правового регулирования, которые имеют место быть при более тщательном рассмотрении экономической составляющей содержания потребительских отношений, гражданско-правовых средств реализации прав граждан на защиту.

Итогом вышеизложенного является невозможность потребителя в полной мере уяснить для себя тот или иной признак, свойство товара или услуги, из этого следует, что потребитель «доверяется» контрагенту и подразумевает его порядочным.

Одним из важных значений в области защиты своих прав обладает возможность потребителя обратиться в суд по правилам альтернативной подсудности. В соответствии с п. 2 ст. 17 Закона о защите прав потребителей исковые заявления могут подаваться по месту жительства истца, его пребывания, либо по месту заключения или исполнения договора или по месту нахождения организации. Исключением из этого правила являются иски, вытекающие из договора перевозки груза, где иск может быть подан по месту нахождения перевозчика, к которому была направлена претензия.

¹ Баранов С. Ю. Гражданско-правовые средства охраны прав потребителей. - М.: Статут, 2014. - с. 7.

2.2 Особенности договора об оказании услуг по бронированию и продаже железнодорожных билетов

Возмездное оказание услуг позволяет регулировать правоотношения, которые проблематично качественно и эффективно урегулировать подрядными нормами, а также, в силу индивидуализирующих свойств и значимости такого вида деятельности.

Договор возмездного оказания услуг имеет предметом действия по заданию заказчика. Договор возмездного оказания услуг предполагает отсутствие материального результата действия, поэтому услуга оплачивается как таковая. Это означает, что нет никакой необходимости выделять стадии в реализации договора по оказанию услуг. Скорее, в обязанности исполнителя включается совершение определенных действий, осуществление какого-либо вида деятельности, а обязанности заказчика предполагают только оплату оказанных услуг. То есть, договор возмездного оказания услуг, - это договор, по которому исполнитель обязуется по заданию заказчика совершить какие-либо действия или осуществить деятельность, а заказчик при этом обязуется только оплатить данные услуги (п. 1 ст. 779 ГК РФ).

Анализ общих свойств отдельных транспортных организационных договоров позволяет выделить и исследовать подсистемы предварительных транспортных организационных договоров. Это очень важно в связи с тем, что в гражданском праве выделился ряд транспортных договоров, на правовую природу которых полного и точного взгляда, в свою очередь, совершенно не сложилось. Например, можно упомянуть такой договор, как договор бронирования мест.

С. Ю. Морозов видит выход из ряда проблем путем закрепления понятия определения «бронирование»: «Под бронированием понимается предоставление кому-либо преимущественного права требования перед другими лицами на использование вместимости транспортного средства, помещения либо их части»¹. В силу соглашения о бронировании, законный

¹ Морозов С. Ю. Транспортное право: учебное пособие. - М.: Волтерс Клувер, 2010. – с. 124.

владелец транспортных средств либо помещений обязуется воздержаться от их предоставления в целом, либо в части иным лицам. Другая сторона имеет право требовать от законного владельца воздержания от этих действий. Бронирование транспортных средств не влечет за собой возникновения обязательств по перевозке.

Заключая договор, стороны обычно предусматривают в нем, что заказчик может бронировать и выкупать у агентства билеты по разным направлениям, если вести речь о туристической деятельности. Поэтому указывать маршрут, по которому выкупают билеты, лучше не в договоре, а в заявке на бронирование. Хотя бывает, что заказчик занимается лишь одним туристским направлением. Тогда этот маршрут можно указать в договоре.

Бланки железнодорожных билетов являются бланками строгой отчетности. Заказчику достаточно составить отчет о движении бланков, приложить копии проездных билетов. Для примера, Общество с ограниченной ответственностью «Туристическое агентство «Солнечный круг» - официальный агент российских и иностранных авиакомпаний, ОАО «Российские железные дороги». С ними у туристической фирмы заключен агентский договор, агентство заключает субагентские договоры с иными фирмами, реализуя железнодорожные билеты.

Предметом договора чаще всего является всего несколько общих элементов. Например, указывается такой предмет анализируемого договора: «исполнитель обязуется по заявкам заказчика оказать услуги по корпоративному обслуживанию заказчика, а заказчик обязуется принять и оплатить эти услуги.

Исполнитель по договору несет обязанность, а именно: бронирование, оформление, продажа и передача заказчику железнодорожных билетов в российском и международном сообщениях. Кроме того, в перечень обязанностей входит множество других таких элементов:

- принимать заявки на корпоративное обслуживание, производить бронирование услуг, оформление перевозочных документов на

железнодорожные перевозки, иных документов в рамках договора;

- информировать заказчика об изменениях в расписании движения железнодорожного транспорта, изменениях в тарифах и условиях перевозки, оказания услуг по принятым и подтвержденным заявкам по мере поступления информации об этих изменениях;

- информировать заказчика по предварительному письменному запросу (электронное сообщение) заказчика об условиях и сроках аннулирования или изменения заказа без применения штрафных санкций и о размере штрафных санкций в случае их возникновения;

- обеспечить доставку перевозочных документов (билетов), выписанных на бумажном носителе, бухгалтерских и отчетных документов по адресу и в срок, указанный заказчиком и др.

Если специальной нормой части второй ГК РФ не установлено иное, то отказ от предоставления, несвоевременное и (или) недостоверное и (или) неполное предоставление сведений (в том числе уведомлений об изменениях с подтверждающими документами) является основанием для одностороннего отказа заказчика от исполнения договора и предъявления заказчиком исполнителю требования о возмещении убытков, причиненных прекращением договора. Договор, если более поздняя дата не будет установлена в уведомлении, считается расторгнутым с даты получения исполнителем соответствующего письменного уведомления заказчика.

Заказчик обязуется:

- подавать заявки исполнителю с соблюдением порядка и условий, оговоренных в договоре;

- при аннулировании или изменении заявки на предоставление услуг незамедлительно письменно информировать исполнителя;

- осуществлять контроль, за наличием, правильностью оформления и сроками виз и паспортов представителей заказчика;

- обеспечить соблюдения представителями заказчика правил визового режима, требований таможенных и иных государственных органов,

авиакомпаний, аэропортов и других компаний, связанных с организацией ;авиаперевозок или оказания иных услуг в рамках договора;

– возместить исполнителю документально подтвержденные фактические расходы, возникшие в результате применения перевозчиками и иными организациями, связанными с исполнителем договорными отношениями, штрафных санкций в случае одностороннего отказа заказчика от исполнения обязательств в рамках договора при наличии установленной и доказанной вины заказчика;

– своевременно оплачивать услуги и пр.¹.

Заявка на услугу должна содержать достоверные сведения в объеме, необходимом для оказания услуги. Заявка направляется заказчиком в письменном виде путем ее отправления по электронной почте на адрес менеджера исполнителя или факсимильного сообщения, а также по телефону исполнителя, указанному в договоре.

В любой заявке в обязательном порядке необходимо указать следующее:

- 1) полное наименование юридического лица с указанием организационно- правовой формы, номера настоящего договора;
 - 2) телефон, факс, адрес электронной почты;
 - 3) фамилия, имя, должность сотрудника, делающего заказ;
 - 4) дата подачи заявки;
 - 5) вид услуги;
 - 6) фамилия, имя, отчество, лица, для которого заказывается услуга
- на русском и латинском языках, в строгом соответствии с документами, удостоверяющими личность, необходимыми для оформления услуги, номер данных документов.

После получения заявки на оказание услуг исполнитель направляет заказчику на согласование варианты по выполнению Заявки или уведомление о невозможности ее выполнения.

Исполнитель имеет право аннулировать устную заявку заказчика, при

невыполнении заказчиком требований договора, при условии предварительного уведомления заказчика исполнителем, не позднее 2 (двух) часов до истечения срока, установленного в договоре¹.

Порядок бронирования и оформления услуг устанавливается отдельно для каждого заказа согласно применяемым тарифам перевозчиков, иных организаций, оказывающих услуги и условиями, предусмотренными договором и приложениями к нему.

Стоимость услуг определяется Исполнителем на основании действующих тарифов, такс и сборов перевозчиков, иных организаций и сервисных сборов. Заказчик может оплатить счет наличными денежными средствами, кредитными картами или иными способами, не запрещенными действующим законодательством.

Законодательством также предусмотрим возврат денежных средств или частичных денежных средств, в случаях:

- за неисполнение действующих правил, процедур и инструкцией перевозчиком;
- по не оказанным или частично не оказанным услугам;
- в случае отказа Заказчика от перевозки.

Все возникшие споры разрешаются в претензионном порядке или судебном².

¹ Забелина Д. В. Транспорт как сфера правового регулирования России и США // Право и современные государства. - 2013. - № 28. - с. 84.

² Рубель Н. А., Егорова Н. Ю. Защита прав граждан по договору перевозки пассажира и багажа // Современные научные взгляды в эпоху глобальных трансформаций: проблемы, новые векторы развития. – 2021. – с. 1281.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Полагаем, что проведенное исследование позволяет нам сформулировать следующие выводы:

Гражданско-правовой механизм регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом представляет из себя комплекс правовых средств, совокупность правовых норм, правоотношений и юридических актов, последовательно организованных, существующих в виде динамической, внутренне единой системы и действующих поэтапно по определенной нормативно заданной схеме (процедуре), и необходимый, достаточный для достижения конкретной юридической цели – осуществления перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом.

Структура гражданско-правового механизма регулирования перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом включает в себя следующие элементы:

- норма права, регулирующая общественные отношения;
- правоотношение, основанием которого является установленный в нормеправа юридический факт;
- правовые принципы (факультативный элемент);
- акты реализации прав и обязанностей субъектов правоотношения;
- акт применения права компетентным органом в случае обращения участников правоотношения (факультативный элемент);
- восстановление нарушенных прав.

Система правового регулирования договора железнодорожной перевозки пассажира и багажа включает в себя ряд нормативно-правовых актов.

К уровню федеральных законов следует отнести Гражданский Кодекс Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в

Российской Федерации». Тезис о том, что «клиент всегда прав» склоняет потребителей к безнаказанности и преувеличению рамок своих требований к перевозчику, хотя закон и ограничивает действия потребителей в рамках общественных отношений.

По нашему мнению, имеется необходимость урегулирования данных правоотношений таким образом, чтобы потребитель имел возможность восстанавливать и защищать свои права, но только в той части, в которой они были нарушены.

Учитывая специфику и значимость агентского договора об оформлении железнодорожных проездных билетов, представляется целесообразным дать определение понятия «договор об оформлении железнодорожных проездных билетов»: «По договору об оформлении железнодорожных проездных билетов агент обязуется за вознаграждение от имени и за счет принципала в пунктах продажи агента, совершать действия по оформлению, возврату проездных документов (билетов) для проезда пассажиров и перевозочных документов на перевозку ручной клади железнодорожным транспортом и иные действия». Конкретизация «иных действий» в определении нецелесообразна, так как в этой части предмет договора может быть существенно расширен, что абсолютно оправдано природой данного договора.

Бронирование предполагает собой определенные преимущественные права, в связи с тем, что для этого на данный момент в будущих целях совершаются определенные действия. Речь идет о преимущественных правах требовать у соответствующих субъектов использования вместимости транспортного средства, определенного места в нем, требовать пользования помещением или его частью в определенные сроки и оговоренном объеме, что, как было сказано, было уточнено предварительно в рамках осуществления услуг по бронированию проездных билетов.

Основываясь на данном понимании бронирования, можно дать такое определение договора на оказание услуг бронирования и продажи

железнодорожных билетов: «По договору на оказание услуг бронирования и продажи железнодорожных билетов исполнитель по заданию заказчика обязуется осуществить бронирование и оформление железнодорожных билетов и оказать иные услуги, с этим связанные, а заказчик обязуется оплатить эти услуги».

1. Полагаем. п.1 ст. 786 ГК РФ следует изложить в следующей редакции:

«Договор перевозки - это соглашение сторон, в соответствии с которым одна сторона (перевозчик) принимает на себя обязательство за установленную плату осуществить перемещение другой стороны (пассажира) из пункта отправления в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж из пункта отправления 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».

Ст. 82 УЖТ РФ также следует откорректировать в соответствии с предлагаемым определением.

2. Предлагаем внести изменения в ст. 2 УЖТ РФ, сформулировав определение багажа: «багаж - вещи пассажира, принятые для перевозки от станции отправления до станции назначения, указанных в багажной квитанции».

3. Дополнить ст. 82 УЖТ РФ положением следующего содержания:

«Заключение договора перевозки пассажира и багажа в пригородном сообщении может осуществляться путём совершения пассажиром конклюдентных действий по покупке билета через автомат».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г.) (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 года) // Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 4. – ст. 445.
2. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (в ред. от 03.04.2023) // Собрание законодательства РФ. - 18.11.2002. - № 46. - ст. 4532.
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 28.02.2022). // Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 11. - ст. 1001.
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (в ред. от 18.03.2023) // Собрание законодательства РФ. - 07.08.2000. - № 32. - ст. 3340.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023). // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. ст. 2207.
6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 12. - ст. 1383.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - ст. 410.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (в ред. от 03.04.2023) // Собрание законодательства РФ. - 05.12.1994. - № 32. - ст. 3301.
9. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 21.11.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 46. - ст. 5555.

10. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - ст. 169.

11. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - ст. 170.

12. Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении: Постановление Правительства РФ от 17.10.2011 № 844 (ред. от 27.01.2022) // Собрание законодательства РФ. - 24.10.2011. - № 43. - ст. 6078.

13. Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом: Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р // Собрание законодательства РФ. - 26.05.2014. - № 21. - ст. 2755.

14. Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 № 33244): Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 (ред. от 13.04.2020) // Российская газета. - № 172. - 01.08.2014.

15. О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 07.08.2007 № 9969): Приказ Минтранса РФ от 18.07.2007 № 99 (ред. от 08.02.2019) // Российская газета. - № 177. - 15.08.2007.

16. О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 22.06.2021) // Российская газета. - № 70. - 04.04.2016.

17. О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 // Российская газета. – 11.01.2012. - № 156.

Учебная и научная литература

18. Брагинский М. И. Договорное право. Книга четвёртая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2011. – с. 589.

19. Баранов С. Ю. Гражданско-правовые средства охраны прав потребителей: практическое пособие - М.: Статут, 2014. – с. 342.

20. Гражданское право. Общая и особенная части: учебник / под общ. ред. Р. А. Курбанова. - М.: Проспект, 2022. – с. 736.

21. Джабуа И. В., Долгов С. Г. Гражданское право. Часть 2. Альбом схем. - М.: Щит-М, 2018. – с. 432.

22. Морозов С. Ю. Транспортное право: учебное пособие. - М.: Волтерс Клувер, 2010. – с. 398.

Публикации в научных журналах, сборниках и СМИ

23. 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.

24. Ананьева Е. О., Махиборода М. Н. Проблемные вопросы регулирования гражданско-правовой ответственности на железнодорожном транспорте //Закон и право. – 2021. – №. 5. – с. 58-62.

25. Ахметжанова А. Х., Бейсекова Ж. Ы., Куншигарова Л. Ш. Основные направления улучшения качества перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте // Статистика, учет и аудит. – 2019. – №. 2. – с.

93-98.

26. Вавилин Е. В. Осуществление и защита гражданских прав // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. – 2010. - № 2. – с. 338.

27. Григорьева А. Г. История развития законодательства об агентском договоре в системе посреднических сделок // Теория и практика общественного развития. - 2015. - № 8. - с. 72-76.

28. Гурлев И. В. Управление безопасностью пассажиров на железнодорожном транспорте // Вестник евразийской науки. – 2020. – Т. 12. – №. 1. – с. 37.

29. Забелина Д. В. Транспорт как сфера правового регулирования России и США // Право и современные государства. - 2013. - № 28. - с. 84-88.

30. Камнева Ю. С. Пути совершенствования управления качеством железнодорожных перевозок // StudNet. – 2021. – Т. 4. – №. 5. – с. 2-8.

31. Крылатова И. Ю. Механизм реализации и защиты прав человека в Российской Федерации: понятие, сущность, структура, формы // Антиномии. - 2014. - № 3. – с. 13-18.

32. Микрюков В. А., Микрюкова Г. А. Новый закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. // Законодательство и экономика. - 2016. - № 3. - с. 36-39.

33. Никитина К. И. О качестве и безопасности обслуживания потребителей транспортных услуг на железнодорожных вокзалах, станциях и пассажирских платформах // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2022. – Т. 22. – №. 3. – с. 67-73.

34. Поляновская С. В. Общие характеристики договора на перевозку пассажиров // Гуманитарные. естественно-научные и технические аспекты современности. – 2021. – с. 602-604.

35. Понамарев М. В. Правовой механизм защиты экологического аудита // Журнал российского права. – 2010. - № 8. - с. 106-110.

36. Пушкина Т. Н. Критерии определения размера компенсации

морального вреда как основная проблема гражданско-правового института морального вреда. // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». - 2013. - №1. - с. 171-175.

37. Рубель Н. А., Егорова Н. Ю. Защита прав граждан по договору перевозки пассажира и багажа // Современные научные взгляды в эпоху глобальных трансформаций: проблемы, новые векторы развития. – 2021. – с. 1281-1284.

38. Селюков А. Д. Финансово-правовые механизмы государственного управления // Финансовое право. – 2010. - №7. - с. 2-5.

39. Ушакова В. С., Шалайкин Р. Н. Особенности договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. // Сборник материалов 3-й международной научно-практической конференции современные тенденции развития науки и мирового сообщества в эпоху цифровизации. - М.: Издательство: ООО «Институт развития образования и консалтинга», 2021. – с. 75-80.

40. Федоров Д. О. Некоторые аспекты гражданско-правовой ответственности сторон по договору перевозки пассажиров // Аллея науки. – 2020. – Т. 1. – №. 11. – с. 518-521.

41. Янелис А. В. Пассажирские железнодорожные перевозки с учетом показателей качества //Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – №. 1. – с. 230-235.