Содержание

Введение 3

1. Оновные законодательные акты, регулирующие перевозку пассажиров 4
2. Договор перевозки пассажира

## 2.1 Правовое содержание понятий перевозка и пассажир 6

* 1. Основные положения о договоре перевозки пассажира 9

## Права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки пассажира 13

4 Содержание договора перевозки пассажира 23

5 Защита прав пассажиров 26

Заключение 33

Список использованных нормативных актов 34

Список использованных материалов практики 35

Список использованной литературы 36

#### 

Введение

# Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Для обеспечения все возврастающих потребностей в пассажирских перевозках и повышения качества их организации в последние годы значительно обновлен и пополнен подвижной состав железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта, совершенствуются путевые и другие устройства. На некоторых железнодорожных и судоходных линиях, а также на некоторых видах транспорта в целом (например, на воздушном) объем пассажирских перевозок больше, чем грузовых, и это определяет общий характер эксплуатационной работы.

Отношения потребителей и производителей в современном обществе ризвиваются в условиях бурного роста объема, разнообразия номенклатуры и технической сложности продукции, работ и услуг. Общественное признание и всеобщее понимание первоочередности решения проблем обеспечения различных прав человека стали одним из достижений современной цивилизации. Это привело к возникновению правового института защиты прав потребителя.

Услугополучателямив договоре перевозки пассажира являются лишь граждане. Это обстоятельство обусловило правомерность применения в обязательствах, возникающих из перевозки пассажиров, не только транспортного законодательства, но и Закона о защите прав потребителей, что расширяет возможности пассажира при защите его прав и законных интересов. Положения Закона о защите прав потребителей учитываются и при разработке транспортного законодательства.

В данной работе я постараюсь как можно шире проанализировать договор перевозки пассажира и более подробно остановлюсь на правах пассажира и ответственности перевозчика.

В курсовой работе использованы аналитический и сравнительно-правовой методы исследования.

### 1 Основные законодательные акты, регулирующие перевозку пассажиров

Мало наверно кто из пассажиров знает, что простой проезд его на поезде от одного места к другому регламентируется целым комплексом правовых актов. Фактически, покупая билет, гражданин вступает в правоотношение с транспортной организацией, в котором обе стороны наделены определенными правами и обязанностями.

Перевозки пассажиров в ГК рассматриваются в главе 40 «Перевозка». На перевозки пассажиров распространяются как общие требования, предъявляемые к перевозкам, так и специальные, касающиеся перевозок пассажиров. Перевозка пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует перевозки пассажиров. В Транспортном уставе железных дорог (далее – ТУЖД) перевозке пассажиров посвящена гл. V; в Кодексе торгового мореплавания (далее – КТМ) – гл. IX; в Воздушном кодексе (далее – ВК) – гл. XV; в Уставе внутреннего водного транспорта (далее – УВВТ) – раздел V; в Уставе автомобильного транспорта (далее – УАТ) – раздел IV. Дальнейшая конкретизация законодательства, регулирующего перевозки пассажиров на различных видах транспорта, нашла свое отражение в Правилах перевозки пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта. В указанных правилах более детально и четко регулируются отношения транспортной организации с пассажирами.[[1]](#footnote-1) При этом в случае расхождения норм упомянутых правовых актов с нормами ГК последние имеют абсолютный приоритет, что прямо предусмотрено в п. 2 ст. 3 ГК.

Поскольку стороной этого договора выступает гражданин-потребитель (пассажир), на этот вид перевозок распространяют­ся Закон о защите прав потребителей и другие правовые акты[[2]](#footnote-2).

Правовое регулирование в ГК отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, в значительной мере отличается от регламентации иных видов договорных обязательств. Достаточно сказать, что положениям, регулирующим столь сложные обязательства, как перевозки, законодатель посвятил лишь четырнадцать статей (для сравнения, гл. 30 о купле-продаже насчитывает более ста статей). Дело в том, что, основной пласт взаимоотношений пассажиров и перевозчиков традиционно регулируется транспортными уставами и кодексами. Что же касается кодифицированных гражданско-правовых актов, то они, также традиционно всегда включали в себя лишь отдельные принципиальные положения, определяющие систему правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа, а в остальном отсылали к транспортным уставам и кодексам.

Кодекс расширяет сферу свободного волеизъявления сторон договора перевозки, об этом свидетельствует правило о том, что условия перевозки отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются их соглашением, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное (п. 2 ст. 784 ГК РФ).

**2 Договор перевозки пассажира**

**2.1 Правовое содержание понятий перевозка и пассажир**

Прежде всего следует выяснить правовое содержание понятий перевозка и пассажир. Для различных правовых ситуаций это содержание не является постоянным.

Термин перевозка используется как в транспортном, так и в правовом контексте. В первом случае перевозка – это техническое и технологическое действие по перемещению в пространстве пассажира (либо груза) с использованием транспортного средства. Во втором случае перевозка – это особые договорные отношения, регулируемые гражданским законодательством. Перевозки пассажиров можно разделить на три типа:

* перевозки пассажиров, выполняемые в порядке предоставления возмездных и безвозмездных услуг. Примерами таких услуг являются коммерческие перевозки пассажиров автобусами, таксомоторами, железнодорожным подвижным составом, судами и воздушными судами. Сюда же следует отнести и бесплатную перевозку ветеранов на организованное для них юбилейное мероприятие, поскольку в данном случае ветераны полячают от организатора или перевозчика услугу в порядке осуществления безвоздмездного договора;
* перевозки пассажиров, выполняемые в процессе деятельности различных организаций и органов управления, но не являющиеся услугами по перевозке в правовом понимании. Такие перевозки называют служебно-технологическими. К ним относятся: перевозки работников организаций и органов управления на служебных автомобилях; перевозки рабочих к месту работы без взимания провозной платы. Если за подобные перевозки взимается плата (например, путем удержания некой суммы из заработной платы работника), то налицо оказание услуг по перевозке пассажиров;
* перевозки пассажиров, осуществляемые гражданами в быту при использовании принадлежащих им, доверенных им или арендованных ими транспортных средств. К таким перевозкам относятся поездки членов семьи и (или) родственников, знакомых и т. д. Главные правовые признаки таких перевозок пассажиров – отсутствие коммерческой основы и удовлетворение личных интересов.

В зависимости от того, какая именно перевозка имела место, будет наступать определенная ответственность перевозчика (водителя) за вред, причиненный пассажиру, его ручной клади и багажу при перевозке.

В свою очередь, пассажир также может рассматриваться в технологическом и правовом аспектах. В первом случае пассажир является объектом перевозки, «живым предметом». Во втором случае пассажир будет участником многообразных правоотношений, возникающих у него с перевозчиком. Такие отношения могут иметь различные последствия и регулируются гражданским, административным, уголовным, трудовым и транспортным законодательством. В частности, достаточно сложные отношения возникают в случае муниципальных перевозок на городском транспорте. Участниками таких отношений становятся три стороны: пассажир; перевозчик; орган местного самоуправления или орган государственного управления субъекта федерации, как заказчик муниципальных перевозок.

При оказании услуг под пассажиром понимают физическое лицо, являющееся непосредственным получателем данной услуги по перевозке. Находящиеся в транспортном средстве члены экипажа, кондукторы и лица, осуществляющие линейный контроль за перевозками, к пассажирам в этом случае не относятся. Они, как говорится, «при исполнении».

Для возникновения некоторых прав у получателя услуги важно, чтобы он выполнил свои обязательства перед перевозчиком. Например, в городском автобусном сообщении действует правило, согласно которому пассажир обязан оплатить свой проезд до следующего после посадки в автобус остановочного пункта. Воспользовавшийся городским автобусом человек получает права пассажира авансом в момент посадки в автобус и располагает такими авансированными правами до прибытия на очередной остановочный пункт. После оплаты проезда получатель услуги утверждается в правах пассажира. Если же получатель услуги несвоевременно оплатит свой проезд, то до момента исправления этого нарушения он утратит права пассажира как получателя услуг. Такой нарушитель сможет при возникновении спорных ситуаций требовать только возмещения вреда, причиненного ему транспортным средством, как источником повышенной опасности. Не оплативший проезд человек по сути своих действий совершает неправомерное пользование оказываемой услугой. Отметим, что нарушители ни в каком случае не освобождаются от установленных обязанностей пассажира.

Иная ситуация возникает при транспортных происшествиях, когда к пассажирам относят всех лиц, которые в момент происшествия находились в транспортном средстве, но не осуществляли функций по управлению этим транспортным средством. Поэтому в данном случае подменный водитель, кондуктор и контролеры имеют статус пассажира.

При выполнении перевозок пассажиров без оказания услуг все лица, кроме водителя, находившиеся в транспортном средстве, рассматриваются как пассажиры в смысле законодательства по безопасности дорожного движения. Меры по защите прав потребителя в отношении таких пассажиров не действуют, поскольку нет факта оказания услуг в смысле гражданского законодательства и соответствующие пассажиры не могут быть отнесены к числу потребителей в соответствии с федеральным законом «О защите прав потребителей». Однако в отношении таких пассажиров действуют нормы главы 59 ГК «Обязательства вследствие причинения вреда».

К перевозкам пассажиров условно относят также перевозку ручной клади (вещей при пассажире), багажа и грузобагажа. Правила отнесения вещей к указанным категориям установленны дифференцированно по видам транспорта[[3]](#footnote-3)

**2.2 Основные положения о договоре перевозки пассажира**

В соответствии с ГК РФ договором признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей.

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, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провозбагажа(п. 1 ст. 786 ГК РФ).

Аналогичное в основном понятие этого договора содержится в ст. 75 УАТ, ст. 177 КТМ, где учтена специфика отдельных видов транспорта. Так, например, в КТМ дается расшифровка термина «перевозка» (ст. 182). Она включает время нахождения пассажира на судне, время посадки на судно и высадки, а также время доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за доставку включена в стоимость билета либо судно, используемое для доставки, было предоставлено перевозчиком. На железнодорожном транспорте перевозка пассажира может сопровождаться перевозкой не только его багажа, но и грузобагажа(груза, иных материальных ценностей, перевозимых в пассажирских и почтово-багажных поездах). Следовательно, при перевозке пассажира и его багажа, а также грузобагажа пассажир выступает и в качестве грузоотправителя(ст. 90 ТУЖД). Что же касается речного транспорта, то в УВВТ не дается понятия договора, но права и обязанности сторон по этому договору определены в ст. 104-106 УВВТ.

В связи с тем, что пассажир оплачивает стоимость проезда, договор перевозки пассажира является возмездным договором. Указанный договор является двусторонним, так как участвуют две стороны: перевозчик и пассажир. Однако если перевозка грузов в большинстве случаев – реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях – сделка консенсуальная, т.е. после приобретения билета или багажной квитанции договор считается заключенным, а пассажир получает право требовать от перевозчика выполнения им своих обязанностей. Данный договор является также взаимным т.е. каждая из сторон (пассажир и перевозчик) приобретает права и одновременно несет обязанности по отношению к другой стороне. Кроме того, договор пе­ревозки пассажиров транспортом общего пользования является публичным.

Включение в единое понятие договора перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что и признаки их различны: договор перевозки багажа – реальный, пассажира – консенсуальный .Письменное оформление этих договоров также различно: заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами),а сдача пассажирами багажа, грузоотправителями грузобагажа – багажными , грузобагажнымиквитанциямисоответственно. Примерно аналогичный порядок оформления перевозок пассажиров и их багажа действует на воздушном транспорте (ст. 105 ВК). Права и обязанности сторон по договору перевозки пассажира достаточно подробно регламентированы законодательством. Установлены основания для одностороннего расторжения договора по инициативе как перевозчика, так и пассажира (ст. 107 и 108 ВК).

Применяя правила п. 1 ст. 786 ГК РФ, нужно учесть, что:

а) перевозчиком в договоре перевозки пассажира могут быть не только государственные или муниципальные транспортные организации, но и частные коммерческие организации, а также индивидуальные предприниматели, получившие в установленном порядке лицензию;

б) пассажиром могут быть только граждане. Наряду с пассажиром по одному билету к поездке могут допускать бесплатно и его ребенка без предоставления последнему места. В этом случае ребенок признается пассажиром, сделку в интересах которого заключил законный представитель;

в) предмет договора перевозки пассажира состоит в том, чтобы перевозчик перевез пассажира и сданный им багаж в пункт назначения, а последний оплатил проезд и провоз багажа. Провоз багажа без пассажира по общему правилу запрещается. Однако выдача багажа может быть произведена как самому пассажиру, так и управомоченному им лицу.[[4]](#footnote-4)

Особенностью перевозки является то, что договор начинает действовать не тогда, когда Вы приобретаете билет, а в тот момент, когда Вы вошли вагон поезда, салон автобуса или на борт самолета.

Еще одна особенность перевозки – невозможность для пассажира управлять ситуацией. Если Вы едете в автобусе, поезде или летите в самолете Ваша жизнь зависит от профессионализма водителя (машиниста, летчика), а также от массы других обстоятельств.

Договор перевозки пассажира заключается устно (при предварительной продаже билетов) либо путем совершения конклюдентных действий (подача городского транспорта к остановке, посадка пассажиров в транспорт). Доказательством заключения договора является пассажирский билет. Его, однако, нельзя рассматривать в качестве письменной формы договора, поскольку он не подписывается сторонами, как того требует ст. 160 ГК РФ для письменной сделки.

Чаще всего билеты выдаются без указания имени пассажира. Именными являются билеты на самолет, а также билеты на поезда дальнего следования (в том числе льготные).

При пользовании индивидуальными легковыми таксомоторами договор заключается устно, при этом билет пассажиру не выдается. Размер платы за проезд определяется по счетчику.

На городских видах транспорта (за исключением такси) для удобства пассажиров продаются билеты (на предъявителя) на поездки одним видом городского транспорта или несколькими. Приобретение такого билета еще не означает заключения конкретного договора перевозки пассажира хотя бы потому, что перевозчик (транспортное предприятие) не индивидуализирован.

Конкретный договор перевозки считается заключенным в момент посадки пассажира на транспорт.

Формы билетов (квитанций) устанавливаются в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Наряду с разовыми билетами допускается оформление договора перевозки пассажира билетами многократного пользования (проездные билеты, сезонные, единые и т. п.), используемыми обычно в городском и пригородным пассажирском транспорте.[[5]](#footnote-5)

Договоры перевозки пассажиров могут быть разовые (для однократного проезда) и длительные. Последние применяются при перевозках городским и пригородным транспортом и заключаются путем приобретения абоне­ментного билета. Разовые договоры могут заключаться для проезда в од­ном, а иногда и в обратном направлении (туда и обратно) и имеют установ­ленный срок действия (срок годности), в пределах которого пассажир име­ет право делать остановки в пути, т. е. прерывать перевозку. В некоторых случаях срок годности билета может быть продлен. При этом, если билет не был использован по уважительной причине (например, по болезни пас­сажира), перевозчик обязан, а в остальных случаях вправе продлить срок годности билета.[[6]](#footnote-6)

**3 Права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки пассажира**

Основная обязанность пассажира – уплата провозных платежей. При­обретение билета и означает исполнение данной обязанности, если пассажиру не предоставлено право бесплатного проезда. Пассажир обязан хранить билет до окончания поездки и предъявить его в пути следования по первому требованию должностных лиц, уполномоченных на проверку проездных до­кументов. Пассажир, обнаруженный в поезде (на судне, в самолете) без би­лета или с билетом, не дающим право на проезд в данном поезде (на судне в самолете), обязан уплатить штраф в установленном размере и, кроме того, стоимость проезда до ближайшей станции (порта). Затем он либо приобрета­ет билет для дальнейшего следования, либо удаляется из поезда (снимается с рейса). Пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать правила, установленные на каждом виде транспорта. В частности, пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности (ст. 131 ТУЖД).

Права, которые принадлежат пассажиру, различны и могут быть связа­ны с: а) заключением и исполнением договора перевозки; б) изменением первоначально заключенного договора и в) отказом от его исполнения. В са­мом общем виде они указаны в ст. 786 ГК и конкретизированы в транспорт­ных уставах и кодексах. Кроме того, перечень этих прав не замыкается в рамках транспортного законодательства. Пассажир, выступающий как потребитель, имеет и иные права, вытекающие из Закона о защите прав потре­бителей (гл. III).

Прежде всего, пассажир имеет право приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд, судно до указанной им железнодорожной станции (порта) назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров.

Пассажир имеет право занять место в соответствии с биле­том. В случае непредоставления пассажиру места согласно билету перевоз­чик обязан предоставить ему место хотя бы из более высокой категории без взимания доплаты. При согласии пассажира занять место меньшей стоимо­сти ему возвращается разница. Если пассажир отказывается от предложенной ему замены, перевозчик возвращает стоимость проезда. Кроме того, пассажир вправе провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет (на воздушном и морском транспорте — до 2 лет, а в городском транс­порте — до 7 лет), если он не занимает отдельного места. Другие следующие с пассажиром дети провозятся по детским билетам с предоставлением от­дельного места. Пассажир вправе также бесплатно провозить с собой вещи (ручную кладь) в пределах установленных весовых норм. Сверх этих норм ручная кладь может провозиться в качестве багажа за отдельную плату. Ручную кладь следует отличать от багажа. Последний, как правило, сдается перевозчику и подлежит оплате, в то время как ручная кладь находится при пассажире, и за ее провоз плата не взимается. Если за сохранность (целостность) багажа отвечает перевозчик, то за целостность и сохранность ручной клади – пассажир. Отдельный документ (квитанция, билет, накладная и т. п.) на ручную кладь не выдается.

Пас­сажир вправе сделать одну остановку в пути, предупредив о том перевозчи­ка, с продлением срока годности билета на установленное время, а в случае болезни – на время болезни (при наличии справки из лечебного учрежде­ния).

Далее, пассажир имеет право: а) занять в пути следования свободное ме­сто в вагоне (каюте) более высокой категории с доплатой разницы стоимо­сти проезда; б) выехать (вылететь) поездом (судном, самолетом), отходящим ранее того, на который взят билет, сделав на нем необходимую отметку в кассе станции (вокзала). Наконец, пассажир вправе отказаться от договора до начала перевозки или в пути следования. Отказ может быть вынужден­ным (болезнь, задержка рейса и т. д.) и добровольным. При вынужденном от­казе пассажиру возвращаются деньги по неиспользованному полностью или частично билету. Последствия добровольного отказа зависят от времени от­каза. Возвращаемая пассажиру часть стоимости проезда обратно пропорци­ональна количеству времени, оставшемуся до отправления транспортного средства. Она определяется в транспортных уставах и кодексах.

В случае прекращения договора в пути следования пассажиру возвраща­ется стоимость проезда за непроследованное расстояние. Во всех случаях возврата проездных документов с пассажира взыскивается установленный сбор. Так, при опоздании на поезд в течение 3 ч, а вследствие болезни или не­счастного случая – в течение 3 суток с момента отправления поезда, на ко­торый приобретен билет, пассажир имеет право возобновить при условии доплаты стоимости спального места (плацкарты) проездные документы на другой поезд или получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимо­сти плацкарты (ст. 92 ТУЖД).

При возврате неиспользованного проездного документа (билета) для проезда в поездах (судах) в билетную кассу пассажир имеет право: не позднее чем за 15 часов до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты; менее чем за 15 часов, но не позднее чем за 4 часа до отправления поезда (судна) получить стоимость билета и 50 процентов стоимости плацкарты; менее чем за 4 часа до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.[[7]](#footnote-7)

Приведем несколько примеров из судебной практики.

Гнутов обратился в суд с иском к авиакомпании "Сахалинские авиатрассы" о возмещении материального ущерба и компенсации морального вреда. При этом он ссылался на то, что, приобретя в кассах авиакомпании билеты, он с семьей 22 июня 1996 г. вылетел в г.Пусан, а 29 июня 1996 г., прибыв в аэропорт для обратного вылета в г.Южно-Сахалинск, узнал, что его рейс отменен. Вылететь в г.Южно-Сахалинск он смог лишь 2 июля 1996 г., но уже из г.Сеула, куда ему пришлось добираться на такси.

По мнению Гнутова, ему причинен материальный ущерб, состоящий из стоимости не исполненной авиакомпанией услуги, неустойки, стоимости дороги от г.Пусана до г.Сеула и других транспортных расходов. Причиненный ему моральный вред истец оценил в 20 млн. рублей.

Дело неоднократно рассматривалось различными судебными инстанциями.

Решением Южно-Сахалинского городского суда (оставленным без изменения судебной коллегией по гражданским делам Сахалинского областного суда) исковые требования Гнутова удовлетворены частично: в пользу истца взыскано 2 514 716 руб. в счет возмещения имущественного ущерба, в удовлетворении остальных требований отказано.

Заместитель Генерального прокурора РФ в протесте, внесенном в Судебную коллегию по гражданским делам Верховного Суда РФ в связи с отсутствием кворума в президиуме Сахалинского областного суда, поставил вопрос об отмене судебных постановлений в части отказа в удовлетворении иска Гнутова о возмещении морального вреда как вынесенных с неправильным применением норм материального права.

Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда РФ судебные решения в части отказа в удовлетворении иска о возмещении морального вреда отменила и дело в этой части направила на новое рассмотрение в суд первой инстанции.[[8]](#footnote-8)

Кассационная коллегия Верховного Суда Российской Федерации:

рассмотрела в открытом судебном заседании от 30 ноября 2000 года гражданское дело по жалобе открытого акционерного общества "Сахалинское морское пароходство" на параграфы 116, 125, 126, 129 Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденных Министерством морского флота СССР, Министерством путей сообщения СССР, Министерством речного флота РСФСР 24 апреля 1956 г., по кассационной жалобе ОАО "Сахалинское морское пароходство" на решение Верховного Суда Российской Федерации от 15 сентября 2000 года, которым в удовлетворении заявленного требования отказано.

Решение Верховного Суда Российской Федерации от 15 сентября 2000 года изменить, признать недействительным (незаконным) параграф 126 Правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденных Министерством морского флота СССР, Министерством путей сообщения СССР, Министерством речного флота РСФСР 24 апреля 1956 г., в части, устанавливающей предъявление счетов при платежных требованиях на инкассо для списания в безакцептном порядке со счета дебитора, а также признающей счет правильным, если он не будет опротестован дебитором в трехмесячный срок. В остальной части решение суда оставить без изменения, а кассационную жалобу ОАО "Сахалинское морское пароходство" - без удовлетворения.[[9]](#footnote-9)

Акционерное общество "Елизовское пассажирское предприятие" обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании с администрации Елизовского района 1 983 580 тыс. рублей невозмещенной разницы между фактическими расходами по перевозке пассажиров автобусами по городским и пригородным маршрутам города Елизово и полученной выручкой от продажи билетов пассажирам в 1993 году и за 11 месяцев 1994 года.

Решением от 05.06.95 исковые требования удовлетворены частично в сумме 489 400 тыс. рублей, в остальной части иска отказано.[[10]](#footnote-10)

Правам пассажиров соответствуют обязанности транспортных предприятий.

Они обязаны обеспечить безопасные условия при перевозках, заботиться о пассажирах, создавать для них максимум удобств.

Так, в силу ст. 106 ВК пассажирам предоставляется возможность бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве воздушной перевозки по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке или полете.

Перевозчик обязан доставить пассажира в пункт назначения в сроки, оп­ределенные транспортным законодательством. Эти сроки фиксируются в ут­вержденных перевозчиком расписаниях движения транспортных средств (полетов).

Транспортные предприятия должны обеспечивать своевременность перевозок, безопасность и качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах (судах), своевременность доставки и сохранность перевозимых грузов, багажа и грузобагажа. Естественно что понятие качества является оценочным и поэтому ссылаться на качество работы перевозчика можно только в случае совершения им грубого нарушения, в частности, задержки отправления поезда на 3-4 часа.

Транспортные предприятия обязаны предоставлять пассажирам, грузоотправителям (отправителям), грузополучателям (получателям) необходимую и достоверную информацию об оказываемых услугах. Указанная информация должна располагаться на железнодорожных станциях (портах), на вокзалах, в поездах (судах) и в других местах обслуживания пассажиров, отправителей и получателей багажа, грузобагажа, грузоотправителей, грузополучателей предоставляется на русском языке, а также может предоставляться на других языках с учетом интересов местного населения.

Транспортные предприятия обязаны предоставлять по запросам пользователей услуг железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного транспорта для ознакомления правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа и правила перевозок грузов на соответствующем транспорте, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти.

Транспортное законодательство по-разному отразило в уставах и кодексах вопрос об ответственности перевозчика за нанесение увечья или причинение смерти пассажиру при аварии или крушении транспортного средства. Статья 132 ТУЖД устанавливает, что железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации, т.е. указанная норма носит отсылочный характер.

Статья 117 ВК предусматривает, что ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика (как это может быть сделано в соответствии со ст. 123 ВК), а также международными договорами Российской Федерации.

КТМ более детально регулирует этот вопрос. Статья 190 КТМ гласит, что ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных едениц в отношении перевозки в целом. В случае если вред возмещается в форме периодических платежей, общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика. УВВТ и УАТ в разделе о перевозках пассажиров этот вопрос не регулируют. Презюмируется, что если подобная ситуация возникла, то она должна регулироваться нормами гражданского законодательства, т.е. той же ст. 800 ГК РФ.[[11]](#footnote-11)

По правилам внедоговорной ответственности за причинение вреда возмещается вред, причиненный имуществу пассажира, не сданному им в качестве багажа, а также вред, причиненный пассажиром транспортному предприятию порчей, повреждением оборудования и иного имущества перевозчика, когда транспортным законодательством такая ответственность не предусмотрена.

Забота о целости и сохранности ручной клади лежит на обязанности пассажира (ст. 128 ТУЖД, ч. 7 ст. 138 УАТ). ТУЖД, УВВТ, УАТ не предусматривают ответственности перевозчика за несохранность ручной клади пассажира. На морском транспорте перевозчик отвечает за утрату, недостачу, повреждение ручной клади, если пассажир докажет его вину (действует презумпция невиновности — ч. 2 ст. 176 КТМ).

Ответственность воздушного перевозчика за несохранность находившихся при пассажире вещей конструируется как ответственность по договору. Он несет ответственность, если не докажет, что утрата, порча, повреждение находившихся при пассажире вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира (п. 2 ст. 118 ВК РФ). Вина перевозчика презюмируется, при этом наличие вины самого пассажира в форме неосторожности не снимает с воздушного перевозчика ответственности за несохранность находящихся при пассажире вещей.

Формулируя изложенное правило, закон исходит из того, что у воздушного перевозчика имеются все возможности (при необходимости – применяется соответствующее воздействие к нарушителям правил полетов, авиационной безопасности), чтобы обеспечить безопасность полетов пассажиров, перевозок багажа, а также сохранность вещей, находящихся при пассажире.

За утрату, порчу, повреждение указанных вещей перевозчик несет ответственность в размере их стоимости, а при невозможности ее установления – в пределах десяти установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда (п. 1 ст. 119 ВК).

Багаж – вещи пассажира, принимаемые к перевозке в багажном вагоне (багажном отделении судна, самолета, автомобиля) по проездному билету, которые по размерам и свойствам могут быть предметом перевозки, не причиняя вреда транспорту и багажу других пассажиров.

Из ст. 786 ГК РФ следует, что перевозчик обязан заключить с пассажиром договор о перевозке багажа. Документом, удостоверяющим заключение данного договора, является багажная квитанция.На городских видах транспорта в момент посадки пассажира с багажом в автобус, трамвай и проч. договор перевозки пассажира и его багажа считается заключенным, и перевозчик обязан перевезти пассажира и его багаж, а пассажир, помимо проезда, обязан оплатить и провоз багажа (кроме такси). Уплата за перевозку багажа подтверждается билетом на багаж.

На воздушном транспорте провоз багажа оплачивается по весу, если он превышает установленные перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа (п. 1 ст. 103 ВК РФ).

Перевозчик обязан доставить багаж в срок, который определяется временем движения поезда, теплохода, автомобиля до пункта назначения. По истечении 10 суток с момента, когда багаж должен прибыть к пункту назначения, пассажир вправе считать его утраченным и требовать возмещения стоимости (ст. 101 ТУЖД, ст. 139 УАТ). За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере от 10 до 50% провозной платы (ст. 138 УАТ). На воздушном транспорте размер штрафа аналогичен штрафу за просрочку доставки груза, на железнодорожном – взимаются пени в размере трех процентов за каждые сутки просрочки, но в пределах платы за проезд (ст. 127 ТУЖД).

Ответственность за несохранность багажа, как и за несохранность груза, ограничена его стоимостью.

Размер ответственности перевозчика за утрату и недостачу багажа зависит от того, была ли объявлена его ценность. Транспортное предприятие возмещает убытки в размере объявленной ценности багажа (ст. 796 ГК РФ, ст. 126 ТУЖД, ст. 177 КТМ, ст. 138 УАТ). Если же ценность не была объявлена, ущерб возмещается в размере, соответствующем его действительной стоимости. За перевозку с объявленной ценностью на воздушном транспорте взимается дополнительная плата.

Соответственно, стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца, а при отсутствии счета продавца – исходя из рыночной цены аналогичного товара (ст. 126 ТУЖД).

Кроме стоимости утраченного багажа, перевозчик возвращает пассажиру плату, полученную за перевозку не доставленного в пункт назначения багажа. В случае порчи, повреждения багажа убытки возмещаются в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

За задержку отправления транспорта, перевозящего пассажира, за опоздание к месту назначения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном транспортными уставами и кодексами (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщении). Вина перевозчика в таком нарушении презюмируется (п. 1 ст. 795 ГК РФ).

Такая ответственность предусмотрена и ст. 120 ВК: за каждый час просрочки перевозчик платит штраф в размере 25% минимальной оплаты труда, но не более 50% провозной платы (этот штраф по размеру одинаков с суммой, взимаемой с перевозчика, виновного в просрочке доставки груза и багажа).

Законодательство устанавливает ряд обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочкудоставки пассажира к месту назначения. Такая ситуация возникает, если просрочка имела место:

• вследствие непреодолимой силы;

• из-за устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни или здоровью пассажира;

• из-за иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Доказательство наличия таких обстоятельств возлагается на перевозчика.[[12]](#footnote-12)

### 4 Содержание договора перевозки пассажиров

Условия, на которых достигнуто соглашение сторон, составляют содержание договора. Существенными условиями любого договора являются его предмет; те условия, которые являются обязательными в силу закона, а так же те условия, которые признаны обязательными по соглашению сторон. Существенными признаются условия, которые необходимы и достаточны для заключения договора. Для того чтобы договор считался заключенным, необходимо согласовать все его существенные условия. Договор не будет заключен до тех пор, пока не будет согласованно хотя бы одно из его существенных условий. Поэтому важно четко определить, какие условия для данного договора являются существенными.[[13]](#footnote-13)

Существенными условиями договора перевозки пассажира являются: провозная плата; провоз багажа (если он перевозится); пункт отправления и назначения; время начала и окончания поездки; льготы при поездке; иные условия, предусмотренные транспортными кодексами.[[14]](#footnote-14)

Документом, оформляющим договор пассажирской перевозки, является проездной билет. Билет удостоверяет заключение договора и внесение пассажиром проездной платы.

В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т. п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т. е. бумагой, обладание которой дает право требования того, что составляет ее содержание.

Предмет договора перевозки – перевозка пассажира, его багажа и ручной клади туда, куда хочет пассажир и куда есть возможность доставить его у перевозчика.

Существенным условием договора перевозки пассажиров и багажа является так же его срок, поскольку проездной билет, на основании которого удостоверяются права пассажира является срочным документом. Пассажир, предъявивший в поезде проездной документ (билет), срок действия которого истек или в котором указаны фамилия или номер документа, удостоверяющего личность, не соответствующие фамилии или номеру, указанным в документе, удостоверяющем личность пассажира, считается безбилетным.

Цена договора так же будет являться существенным условием, поскольку без уплаты проездной цены договор не будет считаться заключенным.

Провозная плата, будучи ценой договора, на транспорте общего пользо­вания определяется тарифами, а в остальных случаях — соглашением сто­рон (ст. 790 ГК). Тарифы на перевозки устанавливаются федеральными и ме­стными (для городского и пригородного транспорта) органами исполнитель­ной власти. Тарифы зависят от вида перевозки, ее расстояния, рода (типа) перевозочных средств и категории (класса) занимаемого в них места. Суще­ствуют общие и льготные тарифы для некоторых пассажиров. В установлен­ных законом случаях пассажир вообще может быть освобожден от внесения провозной платы (пенсионеры в городском транспорте и др.). Понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета. Провозная плата вносится при заклю­чении договора. Исключение составляют перевозки в немаршрутных таксо­моторах, расчеты за перевозку в которых производятся после ее завершения.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия договора перевозки пассажира. Это срок доставки пассажира к месту назначения.

Срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) является одним из основных условий договора перевозки пассажира. Если раньше перевозочная техника не была достаточно совершенна и в связи с этим претензии подобного рода к перевозчику были бы не уместны, то сейчас, когда транспорт постоянно пополняется современной перевозочной техникой , сроки доставки пассажиров должны соблюдаться. И это нашло отражение в законодательстве, регулирующем транспортные отношения.[[15]](#footnote-15)

## 5 Защита прав пассажиров

В отличие от перевозки груза ГК не установил новых правил, касающихся претензий и исков по перевозкам пассажира и багажа. В новых уставах и кодексах предъяв­ление претензии перевозчику рассматривается как право, а не как обязан­ность пассажира (ст. 136 ТУЖД, ст. 124 ВК). Соответственно независимо от предъявления претензии (но не ранее сроков, установленных для ее рассмотрения) пассажир вправе заявить перевозчику иск. В этом случае срок исковой давности по всем требованиям участников обязательства по перевозке пас­сажира и багажа также составляет один год с момента наступления события послужившего основанием для предъявления иска (в договоре морской пе­ревозки пассажира в заграничном сообщении – два года).

В ранее принятых транспортных уставах и кодексах обязательный претензионный порядок распространяется и на перевозку пассажира и багажа. Претензионные сроки те же, что и в отношении претензий по грузам: 45 дней для требований, связанных с уплатой штрафов, и 6 месяцев во всех осталь­ных случаях (ст. 224 УВВТ, ст. 163 УАТ). Если претензия отклонена пере­возчиком или ответ на нее в установленные сроки не получен, пассажир вправе обратиться в суд. В сохраняющих силу уставах Союза ССР и РСФСР предусмотрен двухмесячный срок исковой давности по требованиям пассажира к перевозчику, в то время как для ис­ков перевозчика к пассажиру отведен шестимесячный срок. Эти правила воспроизводят отмененную ст. 384 ГК РСФСР 1964 г. Неадекватность такого подхода тем более оче­видна, что в ТУЖД и КТМ срок исковой давности для всех требований из договора пере­возки (и грузовой, и пассажирско-багажной) составляет один год. По всей видимости она будет устраняться по мере обновления транспортного законодательства.

К железным дорогам в 2000 г. было предъявлено 147 исков о защите прав потребителей, вытекающих из перевозки пассажиров и багажа, на сумму 6,4 тыс. руб., из которых было рассмотрено 58 исков на сумму более 4 млн. руб., из них удовлетворено 28 на сумму 599,1 тыс. руб., отказано и прекращено 30 исков на сумму 3,5 млн. рублей.  
 МПС России в 2000 г. было привлечено в качестве ответчика по 15 искам о защите прав потребителей, вытекающим из перевозки пассажиров и багажа. Однако в исках к МПС России было отказано, так как МПС России является федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и не оказывает услуги по договору перевозки.  
 В целях защиты прав потребителей большое внимание уделяется вопросам повышения безопасности движения на железных дорогах.  
 На протяжении ряда лет МПС России и МВД России на постоянной основе осуществляют комплекс совместных мер по обеспечению безопасного функционирования железнодорожного транспорта, регламентируемых приказом от 03.08.98 № 17Ц/431. Сопровождение пассажирских поездов нарядами транспортной милиции, патрулирование на железнодорожных станциях и вокзалах способствовали сокращению преступлений против жизни, здоровья и собственности пассажиров.  
 Все претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозок пассажиров и багажа, в соответствии со ст. 137 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации могут быть предъявлены к железным дорогам отправления или назначения поезда по усмотрению заявителя. Со своей стороны МПС России принимает все необходимые меры по рассмотрению и удовлетворению претензий потребителей услуг железнодорожного, воздушного, водного транспорта, если они являются обоснованными.  
 Для обеспечения безопасности движения пассажирских и грузовых поездов и предупреждения аварийности, а также предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте МПС России взаимодействует с МЧС России, а также с подразделениями других федеральных органов исполнительской власти.[[16]](#footnote-16)

Одной из главных проблем, с которыми сталкивается авиапассажир, является возможная задержка рейса или изменение маршрута полета (вы летите в Москву, а самолет сажают в Санкт-Петербурге).

Если рейс задержали на несколько часов или суток, вам следует навести справки о причине невылета. Перевозчик имеет право без предупреждения отменить, задержать или перенести вылет самолета, изменить маршрут или пункт посадки в следующих случаях:

* стихийные бедствия, неблагоприятные погодные условия в аэропортах отправления, назначения или по маршруту следования;
* требования гос.органов, которые преследуют цель обеспечить безопасность пассажиров (например, если вы оказались в одном самолете с террористом);
* других причин, могущих повлиять на безопасность полетов.

Но если причиной невылета послужила нерасторопность службы снабжения авиакомпании, которая вовремя не закупила топливо; если компания ждет в течение суток, когда же соберется народ, чтобы полностью загрузить салон самолета, то вы имеете права требовать очень многого. В соответствии с договором авиаперевозки пассажир имеет право на своевременную доставку в пункт назначения, а отношения пассажира и авиапредприятия подпадают под действие Закона «О защите прав потребителя».

Итак,в случаезадержки рейса выможете требовать:

* предоставления гостиницы на время ожидания рейса;
* бесплатного транспорта до гостиницы и обратно;
* компенсации разумных расходов за время ожидания вылета (затрат на питание, телефонных переговоров с домом и т.п.).

Вы можете либо требовать всего перечисленного выше от представителя компании, либо пойти более простым путем. Узнав причину невылета и признав ее неуважительной, спокойно садитесь в автобус и поезжайте в гостиницу (не забудьте сохранить билет автобусный билет). Размещайтесь в гостинице, ужинайте с ресторане, говорите с домом по телефону, но не забудьте сохранить счета за проживание, за ужин и за телефонные разговор.

По прилете в аэропорт назначения сделайте на билете отметку, что приземлились во столько-то такого-то числа. После этого обращайтесь в авиакомпанию с письменной претензией, в которой требуйте на основании закона "О защите прав потребителей" возместить ваши расходы (которые в данном случае можно рассматривать как ваши прямые убытки), а также по желанию потребовать уплату неустойки за нарушение сроков предоставления услуги и возмещения морального вреда, если, по вашему мнению, такой был вам причинен .

Первые дела против Аэрофлота и других авиакомпаний, задержавших рейс, были выиграны еще в 1994 г. В настоящее время существует довольно большая судебная практика по подобным делам.

Однако помните о главном: вы не специалист, и если вы почувствуете, что сами не сможете справиться с авиакомпанией, обратитесь к юристу. Это тем более надо сделать, если вы летели международным авиарейсом. дело в том, что права пассажиров международных авиарейсов регулируются не только российским законодательством, но и международными договорами. Так что помощь юриста в случае конфликта с международными рейсами понадобится обязательно.[[17]](#footnote-17)

Защита прав некурящих пассажиров поддержана законодательством.  
ОАО "Аэрофлот" приветствует принятие Федерального закона "Об ограничении курения табака". Теперь меры авиакомпании, направленные на запрет курения на борту и защиту прав некурящих пассажиров поддержаны соответствующим законодательным актом. Аэрофлот еще в прошлом году объявил полный запрет на курение на большинстве своих рейсов, а на дальних маршрутах установил жесткое выполнение правил курения в строго отведенных местах. Подавляющее большинство пассажиров с одобрением отнеслись к инициативам Аэрофлота, оберегающим их здоровье и улучшающим условия полетов. Однако до настоящего времени не существовало нормативных актов, на основании которых можно было привлекать к ответственности пассажиров, грубо нарушающих правила полетов и общепринятые стандарты поведения пассажиров на борту во время полета. Примером этому может служить инцидент, произошедший 11 января на борту самолета Ил-96-300, следовавшего рейсом Бангкок - Москва (SU 552). Четверо пассажиров - граждан России в состоянии сильного алкогольного опьянения курили в неположенном месте, нарушали нормы поведения на борту воздушного судна и оскорбляли своими действиями окружающих их пассажиров, не реагируя на замечания бортпроводников и командира экипажа. Более того, один из нарушителей, потеряв над собой контроль, сломал дверь туалетной комнаты. На борту воздушного судна сложилась ситуация, неприемлемая для других пассажиров. Командир воздушного судна был поставлен перед выбором: продолжить полет до Москвы или совершить вынужденную посадку в одном из промежуточных иностранных аэропортов для передачи правонарушителей местным властям. В этом случае всем четырем "разбушевавшимся" пассажирам неминуемо грозили бы значительные сроки заключения и денежные штрафы. Командир принял решение, используя возможности экипажа, нормализовать обстановку и лететь по маршруту, предупредив о нарушителях наземные службы Шереметьево. Об этом говорится в пресс-релизе авиакомпании.

Полет был завершен в Москве, самолет встречен сотрудниками ЛУВД сразу по прилету, хулиганы переданы в руки правоохранительных органов. Им грозит наказание по статье 158 УК РФ.[[18]](#footnote-18)

Пока нет утвержденных на федеральном уровне правил междугородных автобусных перевозок, защита пассажиров остается проблематичной.

Первое и самое очевидное – обилие безбилетников в салоне. И раньше водители подбирали их на трассе – двух-трех, максимум пятерых за рейс. Теперь из-за резкого сокращения рейсов уже в начальном пункте таких набивается в автобусе до 20, а в предпраздничные дни – и до 40 человек. Они напрочь "забивают" проходы между креслами и едут стоя до конечной остановки.

"Загрузка" безбилетников в салон происходит следующим образом. После проверки контролером билетов у пассажиров на автовокзале автобус отъезжает на 200 -300 метров и останавливается. Здесь его уже поджидает толпа безбилетников.

Почему при этом "нормально" оплатившие поездку пассажиры должны терпеть тесноту и прочие неудобства? Как быть с элементарными требованиями безопасности? Эти вопросы, похоже, никого не волнуют.

Отдельный разговор о багаже. Есть норма по весу, которую пассажир может провезти бесплатно. На практике все иначе. Багаж никто не взвешивает, и его можно пронести в салон сколько угодно. Но если пожелаешь поместить вещи в багажный отсек, то с тебя, как правило, требуют доплаты (можно через кассу, а можно и в руки водителю). Причем независимо от того, укладывается твой багаж в бесплатную норму или нет. В результате все предпочитают свои сумки и баулы пронести в салон. Их накапливается в проходе столько, что выйти из автобуса спокойно просто невозможно. Опять и дискомфорт, и нарушение требований безопасности. Впрочем, в таких условиях мечтать о комфорте даже как-то неудобно. Многие кресла в наших автобусах уже давным-давно не откидываются или не фиксируются. Про индивидуальную подсветку, воздушный обдув мы уже давно забыли. Летом в автобусе душно, зимой - холодно.

В общем, у пассажиров, пользующихся услугами междугородных автобусов, постоянно возникает множество трудноразрешимых проблем, которые они выносят с достойной уважения терпеливостью. А что делать? Конечно, можно предъявить претензии к организаторам таких маршрутов "на выносливость и непритязательность". Ведь существует основной Закон "О защите прав потребителей" – закон прямого действия. Но из-за отсутствия специальных правил, нормативно регулирующих требования к качеству пассажирских услуг и обслуживания, разрешение такого конфликта в суде усложнится. Да и определенный судом размер возмещения морального ущерба вряд ли оправдает затраченные усилия.

Но вот если появятся соответствующие правила в развитие и дополнение основного потребительского закона, пассажир будет чувствовать себя куда увереннее. Да и организаторы маршрутов, и водители автобусов, уверен, сто раз подумают, прежде чем их нарушить.[[19]](#footnote-19)

**Заключение**

Таким образом, на основании изложенного материала в курсовой работе можно сделать следующие вывовы:

1. Перевозки пассажиров на различных видах транспорта регулируются ГК РФ, соответствующими кодексами и уставами, а также целым рядом Правил перевозок пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта.

2. Пассажиры не всегда понимают, что вступают именно в «договор», так что по большей части ответственность для перевозчика наступает очень редко.

1. По своей сути договор перевозки пассажира является консенсуальным, взаимным, срочным и возмездным.
2. В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т. п.
3. Основанием для возникновения прав и обязанностей сторон является покупка гражданином билета.
4. Защита прав пассажиров осуществляется на основе закона о защите прав потребителей

Закон о защите прав потребителей подробно регламентирует права потребителя, устанавливает нормы их реализации и ответственность исполнителя. Этот закон является одним из наиболее действенных российских нормативно-правовых актов. Ежегодно потребителями в судах выигрываются тысячи дел по искам, предъявленным к бракоделам. Значительная часть таких дел имеет отношение к работе транспортных организаций.

Поэтому, можно сказать, что закон о защите прав потребителей является главной опорой защиты прав пассажира, но многие граждане-потребители транспортных услуг пока не знают своих прав и вследствие этого многие неправомерные действия перевозчиков остаются без наказанными.

**Список использованных нормативных актов**

1. Гражданский кодекс РФ часть 2 от 22 декабря 1995 г.
2. Закон РФ «О защите прав потребителей» от 9 января 1996 г. (с изменениями от 17 декабря 1999г.)
3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7
4. Воздушный кодекс РФ от 19 февраля 1997 г.
5. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г.
7. Транспортный устав железных дорог РФ от 19 декабря 1997 г.
8. Устав автомобильного транспорта РФ от 8 января 1969 г.

**Список использованных материалов практики**

## Определение СК Верховного Суда РФ от 28 августа 1998 г.

##### Определение Кассационной коллегии Верховного Суда РФ от 30 ноября 2000 г. N КАС 00-467

1. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 мая 1996 г. N 1304/96

###### **Список использованной литературы**

##### Гражданское право. Часть 1. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М

1. Государственный доклад «Защита прав потребителей в 2000 году»

##### Евгений Мясин / Российская газета 2000

##### Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2001

##### Комментарий к Транспортному уставу железных дорог РФ, М., 1998

##### Комментарий к Воздушному кодексу РФ, М., 2000

##### Постатейный комментарий к части второй ГК РФ/Гуев А.Н. – М., 2000

##### Спирин И.В. Транспортное право – М., 2001

1. Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2001. С.128 [↑](#footnote-ref-1)
2. См. п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 [↑](#footnote-ref-2)
3. Спирин И.В. Транспортное право – М., 2001. С. 191-193 [↑](#footnote-ref-3)
4. Постатейный комментарий к части второй ГК РФ/Гуев А.Н. – М., 2000. С. 400-401 [↑](#footnote-ref-4)
5. Постатейный комментарий к части второй ГК РФ/Гуев А.Н. – М., 2000. С.401 [↑](#footnote-ref-5)
6. Спирин И.В. Транспортное право – М., 2001. С.198 [↑](#footnote-ref-6)
7. Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2001. С.130-131 [↑](#footnote-ref-7)
8. Определение СК Верховного Суда РФ от 28 августа 1998 г. [↑](#footnote-ref-8)
9. Определение Кассационной коллегии Верховного Суда РФ

   от 30 ноября 2000 г. N КАС 00-467 [↑](#footnote-ref-9)
10. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 мая 1996 г. N 1304/96 [↑](#footnote-ref-10)
11. Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2001. С.135-136 [↑](#footnote-ref-11)
12. Комментарий к ТУЖД РФ, М., 1998 с. 108 [↑](#footnote-ref-12)
13. Гражданское право. Часть 1. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 1998. С. 499 [↑](#footnote-ref-13)
14. Постатейный комментарий к части второй ГК РФ/Гуев А.Н. – М., 2000. С.401 [↑](#footnote-ref-14)
15. Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2001. С.134 [↑](#footnote-ref-15)
16. Государственный доклад «Защита прав потребителей в 2000 году» [↑](#footnote-ref-16)
17. Комментарий к Воздушному кодексу РФ, М., 2000 [↑](#footnote-ref-17)
18. Пресс-релиз, 15 января 2002 г. [↑](#footnote-ref-18)
19. Евгений Мясин\Российская газета 2000  
      
     [↑](#footnote-ref-19)