

ЛІТЕРАТУРА

1. Денисюк В.В. Порядок укладення цивільно-правового договору. Актуальні проблеми держави і права : збірник наукових праць. Вип. 64 / В.В. Денисюк. – Одеса : Юридична література, 2012. – 620 с.
2. Сергієнко В.В. Договір приєднання як джерело регулювання відносин постачання тепловою енергією споживачів / В.В. Сергієнко // Право і безпека. – 2012. – № 3(45). – С. 323–326.
3. Лехкар О.В. Договір приєднання в цивільному праві України : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.В. Лехкар. – Харків, 2008. – 215 с.
4. Крат В. Договір приєднання: реалії та перспективи. / В. Крат // Підприємництво, господарство і право. – 2003. – № 1. – С. 50.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV (в редакції від 11.02.2014) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>;
6. Лехкар О.В. Договір приєднання в цивільному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / О.В. Лехкар. – Харків, 2008. – С. 17.
7. Гавзе Ф.И. Социалистический гражданско-правовой договор / Ф.И. Гавзе. – М. : Юрид. лит., 1972. – 168 с.
8. Бородовський С.О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / С.О. Бородовський. – Х., 2005. – 20 с.
9. Дрішлюк В.І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В.І. Дрішлюк. – Одеса, 2006. – С. 23.
10. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів : Постанова Пленуму Верховного суду України від 12.04.1996 № 5 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>;

УДК 347.45/.47

ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРІВ З ПОЗИЦІЙ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ І РЕСПУБЛІКИ ПОЛЬЩА: ПОШУК ПЕРЕВАГ ТА НЕДОЛІКІВ

Мінченко А.О.,
к.ю.н., доцент кафедри цивільно-правових дисциплін
Університет митної справи та фінансів

Чернявська Ю.А.,
студентка
Університет митної справи та фінансів

У статті розглядаються теоретичні та практичні питання забезпечення прав залізничних пасажирів на підставі аналізу нормативно-правової бази України та Республіки Польща. Зокрема, основна увага сконцентрована на правах пасажирів як споживачів послуг з перевезення.

Ключові слова: договір перевезення, залізничний пасажир, залізничний перевізник, споживач, іноземне законодавство.

Минченко А.А., Чернявская Ю.А. / СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРОВ С ПОЗИЦИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УКРАИНЫ И РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША: ПОИСК ПРЕИМУЩЕСТВ И НЕДОСТАТКОВ / Университет таможенного дела и финансов, Украина

В статье рассматриваются теоретические и практические вопросы обеспечения прав железнодорожных пассажиров на основании анализа нормативно-правовой базы Украины и Республики Польша. В частности, основное внимание сконцентрировано на правах пассажира как потребителя услуги по перевозке.

Ключевые слова: договор перевозки, железнодорожный пассажир, железнодорожный перевозчик, потребитель, иностранное законодательство.

Minchenko A.O., Chernyavska Yu.A. / COMPARATIVE AND LEGAL ANALYSIS OF REGULATION OF RAIL PASSENGERS' RIGHTS IN TERMS OF LEGISLATION OF UKRAINE AND POLAND: SEARCH FOR ADVANTAGES AND DISADVANTAGES / University of customs and finance, Ukraine

The article discusses theoretical and practical issues in the sphere of ensuring the rights of rail passengers on the basis of the analysis of the regulatory framework in Poland and Ukraine. It should be noted that the vector of development of Ukraine for today focuses on European values and European legal traditions, which, in turn, must call and active and targeted policy actions to bring the legislation of Ukraine to the EU legislation. The primary steps towards the harmonization of transport legislation have been taken by the Ministry of transport and communication of Ukraine by approving «fundamentals of transport adaptation of Ukrainian legislation to the legislation of the European Union» dated 18.02.2006, No. 153, which identified key priorities for the unification of the legal system regulating the activities of transport of Ukraine with the legal regulations and rules of the European Union. This is reflected, in particular, in these tasks, the objectives and directions of reforming of railway transport as an adaptation of the current legislation of Ukraine concerning the development and operation of rail transport to the European community legislation; ensuring social protection of workers and the safe operation of rail transport and reducing its negative impact on the environment and the like. This confirms the fact that rail transport is one of the most common types of transportation of our time. It is reliable and safe, constantly elect citizens. This type of transport involves the provision of services, the list and the procedure for which is set out in the provisions of these legal acts, however, sometimes for violation of provision of services is limited or even violate the rights of rail passengers. Disputes arising between the passenger and the carrier, require detailed investigation, therefore, this article proposes a review of the most common violations of the rights of rail passengers, carried out comparative legal analysis of international and Ukrainian legislation with a view to identifying gaps and their exclusion, the main issues of Ukrainian legislation to regulate the legal relationship. Results: the analysis of foreign legislation helped to identify the main shortcomings in the national legislation of Ukraine.

Key words: contract of carriage, railway passenger, railway carrier, consumer, foreign law.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку сфери послуг потребує якнайефективніших кроків законодавця з удосконалення правового підґрунтя їх регулювання. Більш того, процеси гармонізації українського приватно-правового законодавства, що відбуваються сьогодні, голо-

вним чином спрямовані на вдосконалення правового становища споживача, що поступово утверджується в статусі основного суб'єкта сфери послуг.

Одним із важливих напрямів розвитку прав споживача є сфера залізничних перевезень, де споживач отримує

статус пасажира та бере участь у договірних відносинах із перевізником.

Правове регулювання та утвердження деяких основних прав пасажирів у даних договірних відносинах, вироблення чітких механізмів їх реалізації та захисту потребує особливої уваги з боку законодавця. Використання ж порівняльно-правового методу в дослідженні означених відносин сприятиме розширенню можливостей пошуку досконалих підходів правового регулювання.

Ступінь розробленості теми. Окремі аспекти гарантування прав пасажирів у своїх працях досліджували такі автори, як М. О. Тарасов, Г. О. Мікрюкова, В. В. Залеський, В. А. Єгізаров, А. О. Мінченко, Г. В. Самойленко, Д. С. Абрікосов, С. О. Сумкін та інші вчені.

Разом із цим в умовах гармонізаційних процесів, що відбуваються в законодавстві України, актуальність дослідження відкривається з нового боку.

Мета дослідження – проведення порівняльно-правового аналізу вітчизняного і зарубіжного законодавства з питань, що регулюють забезпечення прав залізничних пасажирів, задля вдосконалення механізмів їх реалізації та захисту.

Виклад основного матеріалу. Основні цінності соціальної правової держави, як правило, знаходять своє відображення у правах, гарантованих споживачам у сфері послуг. Транспортне ж обслуговування населення займає чи не найбільш пріоритетне місце в останній. Базові права пасажирів у цивільному законодавстві України зосереджені в ст. 911 ЦК України та знаходять свій розвиток у численних галузевих нормативно-правових актах, спрямованих на регулювання відносин із перевезень тим або іншим видом транспорту.

Вектор розвитку держави Україна на сьогодні спрямований на європейські цінності та європейські правові традиції, що, у свою чергу, має спричинити й активні та цілеспрямовані програмні дії з приведення законодавства України у відповідність до вимог законодавства ЄС.

Первинні кроки у напрямі гармонізації транспортного законодавства були зроблені Міністерством транспорту та зв'язку України шляхом затвердження «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.02.2006 № 153 [1], які визначили основні пріоритетні напрями уніфікації законодавчої системи регулювання діяльності транспорту України згідно із законодавчими нормами та правилами Європейського Союзу. Це знайшло відображення, зокрема, в таких завданнях із досягнення цілей і напрямів реформування залізничного транспорту, як адаптація чинного законодавства України стосовно розвитку і функціонування залізничного транспорту до законодавства Європейського співтовариства; забезпечення соціального захисту працівників та безпечного функціонування залізничного транспорту та зниження його негативного впливу на навколишнє природне середовище тощо.

«Зважаючи на те, що залізничний пасажир є більш слабкою стороною в договорі перевезення, права пасажирів в цьому відношенні мають бути гарантовані», – саме така першочергова теза стала основою для розроблення Положення Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року №1371/2007 «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту» [2]. Також наголошено на тому, що в рамках спільної транспортної політики важливим є гарантування прав споживачів для пасажирів залізничного транспорту та підвищення якості й ефективності залізничних пасажирських перевезень із тим, щоб сприяти збільшенню частки залізничного транспорту щодо інших видів транспорту.

Такі прийняті до уваги під час прийняття Регламенту тези, безперечно, створюють можливості для правильного спрямування вектору розвитку залізничного законодавства ЄС у сфері гарантування прав пасажирів.

Разом із цим, як зазначається у наукових розробках, «незважаючи на досить значні кількісні показники пасажирських перевезень залізничним транспортом, якість послуг, що надаються пасажирам, не завжди є належною. Ця обставина зумовлює необхідність вироблення конструктивних рішень і рекомендацій щодо підвищення правових гарантій інтересів пасажирів у сфері якісного надання перевізником комплексу послуг відповідного рівня комфортності, створення ефективних механізмів їх забезпечення» [3, с. 1].

Єдиним шляхом для досягнення позитивної динаміки у вирішенні даного питання (звичайно, окрім матеріальної складової) є закріплення у внутрішньому законодавстві України відповідних стандартів комфортності залізничних перевезень та якості надання цих послуг. Варто зазначити, що сучасні умови розвитку суспільства спричиняють певні тенденції, за яких комфортність у перевезеннях та якісне обслуговування пасажирів виходять на один рівень із безпекою та своєчасністю і є одними з найважливіших умов, на які очікує споживач, приєднуючись до договору перевезення.

Поряд із цим одним з основних напрямів розвитку законодавства ЄС та Республіки Польща визначає діяльність, пов'язану із забезпеченням безпеки залізничних пасажирів під час перевезення. Так, згідно зі ст. 776 Цивільного кодексу Республіки Польща [4], перевізник має обов'язок надати пасажирові транспорт відповідно до умов безпеки і гігієни такої вигоди, які з погляду на види транспорту є необхідними.

Реалії нинішньої політичної, соціальної, суспільної нестабільності в Україні створюють передумови для дискусій у громадських та наукових площинах щодо важливості забезпечення безпеки, гарантування недоторканості таких цінностей, як життя та здоров'я людини і громадянина, що, у свою чергу, породжує прийняття низки норм та внесення певних пропозицій як змін до чинного законодавства, пов'язаних з утіленням даних позицій. Прикладом цього є, зокрема, обговорення законодавчих та суспільних ініціатив щодо можливості громадян мати у власності вогнепальну зброю.

Деякі існуючі підходи до забезпечення безпеки громадян на залізничному транспорті також перебувають у процесі реформування. Так, п. 66 Постанови КМУ від 19.03.1997 № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» [5] встановлює, що «охорона громадського порядку та безпеки пасажирів на залізничному транспорті здійснюється працівниками міліції». Варто звернути увагу на те, що в даній нормі термін «транспортна міліція» було замінено на термін «міліція», що, у свою чергу, по-перше, є втіленням положень ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування органів внутрішніх справ» від 12.02.2015, відповідно до якого було ліквідовано транспортну міліцію, по-друге, створює певну невизначеність у механізмі співвідношення та виконуваних функцій міліцією та створеною Державною службою України з безпеки на транспорті, на яку, відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [6], покладено функцію забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки на транспорті.

Цілком зрозуміло, що, новостворений орган не виконує функцій щодо забезпечення охорони громадського порядку у потягах, на залізничних вокзалах та станціях. Такі обов'язки залишені у віданні міліції, яка, проте, вже позбавлена свого окремого спеціалізованого підрозділу – транспортної міліції. Як таке реформування відобразиться на забезпеченні громадського порядку та безпеки пасажирів, чи буде в подальшому створено окрему структурну одиницю у складі органів внутрішніх справ на заміну ліквідованої – це питання залишається відкритим.

У Республіці Польща нагляд та контроль за діяльністю структурних підрозділів, що забезпечують безпеку заліз-

ничних пасажирів, здійснює орган управління залізничним транспортом (п. 2 ст. 74 Закону РП «Про залізничний транспорт» [7]). На залізничних вокзалах, станціях дану функцію здійснюють так звані «стражі охорони громадського порядку на залізничному транспорті», які діють на підставі Закону РП «Про залізничний транспорт» [7]. Це типовий приклад української транспортної міліції, яка у нас існувала.

Найбільший тиск норм, що зобов'язують, як в Україні, так і в Республіці Польща спрямований на забезпечення доступу до залізничного транспорту осіб з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів), відповідальності перевізників, а також належного розгляду скарг і пропозицій.

Так, відповідно до п. 1 ст. 19 Розпорядження Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 [2], залізничні підприємства і управляючі станції за активної участі представників організації осіб з обмеженими фізичними можливостями визначають недискримінуючі принципи, що стосуються користування послугами із перевезень особами з обмеженими фізичними можливостями, на підставі яких вони можуть, наприклад, зарезервувати квитки без додаткової плати.

У свою чергу залізничне підприємство, продавець квитків або туристичний оператор не можуть відмовити таким особам у придбанні квитків або вимагати супроводження іншої особи, яка б доглядала за ними.

Безпосередньо персонал як на залізничній станції, так і на потязі забезпечує для осіб з обмеженими фізичними можливостями надання допомоги в такий спосіб, щоб такі особи були здатними сісти до від'їжджаючого потягу, пересісти до зв'язаного потягу або зійти з потягу у разі, якщо особа придбала квиток ще на один потяг.

Українське законодавство також містить низку прогресивних норм, спрямованих на забезпечення прав та інтересів осіб з обмеженими фізичними можливостями (Розділ 38 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [8] «Особливості перевезення інвалідів»), однак нинішній стан рухомого складу, матеріальна складова підприємств залізничного транспорту залишає такі норми у статусі спрямованих на перспективу.

У Розпорядженні Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 також встановлюються умови, за яких може бути надана допомога інвалідам чи особам з обмеженими фізичними можливостями. Так, зокрема, зазначається, що залізничне підприємство, що управляє станцією, пошталітний оператор мають бути повідомлені за 48 годин до надання такої допомоги. Допомога надається за умови, якщо інвалід з'явиться в зазначеному пункті не пізніше ніж за 60 хвилин до початку подорожі. У разі, якщо не було встановлено терміну, коли особа повинна з'явитися, то таким часом слід вважати 30 хвилин до моменту початку подорожі.

Цікавим нововведенням у транспортному законодавстві Польщі є те, що під час придбання квитка особою, яка хоче скористатися пільговим проїздом на залізничному транспорті, споживач повинен надати документ, який підтверджує її право на отримання субсидій при користуванні даним видом транспорту. Порядок та розмір субсидій визначає Міністерство фінансів Республіки Польща [9]. Тобто на підставі вищезазначеного документу особа має можливість придбати квиток зі знижкою.

В Україні ж, якщо особа бажає скористатися відповідними пільгами на проїзд, вона подає документ, який підтверджує таке право, згідно з Переліком категорій осіб, які мають право на пільговий проїзд. Це може бути студентський квиток, посвідчення ветерана праці чи ветерана війни тощо.

Вагоме значення в питанні гарантування прав залізничних пасажирів також мають норми, пов'язані з відповідальністю залізничного перевізника.

Згідно зі ст. 920 ЦК України, у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). ЦК України та й взагалі законодавство про залізничний транспорт надають перевізнику право в односторонньому порядку встановлювати правила та умови договору перевезення. Проте, надаючи перевізнику таке право, водночас законодавець захищає більш слабку сторону даного зобов'язання – пасажирів, прописуючи на рівні ЦК України його основні права (ст. 911) та передбачаючи відповідальність перевізника за порушення цих прав (ст.ст. 922, 924, 928 тощо).

Так, наприклад, нормами ЄС важливе значення надається своєчасності доставки пасажирів до місця призначення, тобто строкам у договорі перевезення. Зокрема, за законодавством Республіки Польща, одним із виразних зобов'язань залізничного підприємства (перевізника) є обов'язок виплати відшкодування в разі спізнення потягу на 60 хвилин. З певними застереженнями, визначеними в положеннях, спізнення потягу на 60-119 хвилин зобов'язує перевізника повернути залізничному пасажирові 25 % вартості квитка; спізнення, що перевищує межі 120 хвилин, означає повернення вже 50 % вартості квитка (ст.17 Розпорядження) [2]. Якщо пасажир придбав квитки в обидві сторони, то компенсація за затримку або повернення розраховується на підставі половини ціни, оплаченої за квиток.

Компенсація за затримку потягу в будь-якому випадку виплачується незалежно від причини його затримки і розраховується стосовно ціни, яку пасажир фактично сплатив за придбаний квиток.

Особа має право не тільки на фінансове відшкодування в разі запізнення потягу, а й, згідно з §12 Карти прав пасажирів [11], право на безкоштовну їжу і напої відповідно до часу очікування, проживання в готелі або іншому місці, а також на інший транспорт, у разі якщо потяг був зупинений на трасі через неполадки.

Проблематика відповідальності залізничного перевізника за прострочення виконання зобов'язання з перевезення пасажирів за українським законодавством вже була предметом наукових досліджень [12]. Зроблені висновки дозволяють вести мову про те, що система такої відповідальності є недосконалою і, по суті, відображає привілейоване положення перевізника перед споживачем. І хоча за низку порушень строків перевезення перевізник має здійснювати відшкодування вартості проїзду, однак положення норм ЦК України так і не знаходять свого відображення у галузевих актах підприємств залізничного транспорту. Зокрема, це стосується імплементації норм ст. 922 ЦК України, якою передбачається обов'язок перевізника зі сплати пасажирові штрафу за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення. На сьогодні ж транспортне законодавство України обмежується лише поверненням вартості квитка, та й то лише з певними умовами.

Це демонструє і судової практика. Так, Комунальський районний суд м. Запоріжжя вирішив частково задовольнити позов громадянки України та стягнути з ДП «Придніпровська залізниця» на користь позивача суму матеріальних збитків у розмірі 3973 грн. 20 копійок (вартість одного квитка на літак).

Перевізник порушив договір перевезення, не врахувавши, що з переводом часу в Україні на одну годину вперед змінюється час прибуття. Позивача при придбанні квитка, відповідно, не було проінформовано, через що позивач разом із чоловіком не встигли на літак і були вимушені понести додаткові витрати. Тому, згідно з чинним законодавством, відповідача було зобов'язано відшкодувати завдані ним збитки [13].

Крім того, механізми відшкодування моральної шкоди та інших непрямих втрат, завданих подібними незручностями, нині фактично відсутні.

Взагалі ж, аналіз європейського законодавства з позиції окремих питань відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання умов договору залізничного перевезення демонструє досить однозначний підхід законодавця до чіткої диференціації порушень та створення системи штрафів і негативних обтяжень для сторони, що порушила своє зобов'язання.

Такі позиції знаходять своє відображення також і в питаннях відповідальності залізничного перевізника за певні відхилення у доставці багажу.

Так, згідно з нормами Розпорядження Європейського Парламенту та Ради «Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту», пасажир має право на відшкодування в разі загублення багажу, його пошкодження або спізнання в його видачі. Наприклад, якщо особа отримала багаж із 10-денним затриманням, то перевізник зобов'язаний заплатити за кожен день прострочення з моменту, коли особа звернулася за поверненням речі. Ціна відшкодування є різною. У разі, коли особа доведе, що внаслідок спізнання була заподіяна шкода багажу, розмір відшкодування не повинен перевищувати 0.80 розрахункової одиниці за кілограм маси брутто або 14 розрахункових одиниць багажу, виданого із запізненням. Якщо особа не доведе вищезазначеного, то розмір становитиме відповідно 0.14 розрахункової одиниці за кілограм маси брутто та 2.80 розрахункових одиниць багажу [2].

Визначаючи межі відповідальності перевізника за недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, український законодавець у ст. 127 Статуту залізниць України [14] встановлює розміри такої відповідальності.

Разом із цим встановлюється, що перевізник несе відповідальність лише в межах вартості перевезеного багажу і лише за наявності його вини. А отже, що стосується розміру та меж відповідальності, в даному випадку відповідальність перевізника має обмежений характер. Так, відповідно до ст. 113 Статуту залізниць України за незбе-

реження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

Таким чином, надаючи право пасажиру лише на відшкодування реальних збитків (втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права – п. 1 ч. 2 ст. 22 ЦК України), законодавець позбавляє його права на відшкодування тих доходів, які він міг би реально одержати за звичайних обставин, якби його право не було порушене (упущена вигода), тобто якби перевізник не порушив зобов'язання з перевезення багажу пасажирів. Дане положення про обмежену відповідальність перевізника є своєрідним захистом його майнових інтересів. Пов'язати це можна знову ж таки зі специфікою договору приднання, в якому свої права, обов'язки, відповідальність за їх порушення тощо перевізник встановлює самостійно. Однак, незважаючи на те, що дані межі відповідальності перевізника вже протягом досить довгого періоду є прийнятими законодавцем за норму, вважаємо за необхідне не погодитися з тим, що вони є прийнятними для застосування до даних правовідносин. Перевізник, не враховуючи можливості виникнення можливих збитків у пасажирів через неналежне виконання ним своїх зобов'язань за договором перевезення багажу, даною нормою обмежує їхні права та законні інтереси.

Таким чином, слід докорінно переглянути інститут обмеженої відповідальності перевізника, яку, по суті, він сам для себе і встановив.

Висновки. Проведений порівняльний аналіз норм, спрямованих на гарантування та захист прав залізничних пасажирів України та Республіки Польща, дав змогу окреслити коло основних проблемних питань, вирішення яких матиме вирішальне значення для інтеграції українського приватного права до європейського правового простору.

ЛІТЕРАТУРА

1. Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 №153.
2. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту // Розпорядження Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року // Офіційний вісник Європейського Союзу від 03.12.2007 L315/14. – с. 40.
3. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00. 03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право» / Мінченко Андрій Олександрович ; Нац. акад. внутр. справ. – К., 2011. – 22 с.
4. Kodekscywilny // Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. DziennikUstaw 1964 nr 16 poz. 93. Trybostępu [http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19640160093].
5. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом : Постанова КМУ від 19.03.1997 № 252 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 12. – Т. 1. – С. 167.
6. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 року № 103 // Урядовий кур'єр. – 2015. – № 54.
7. O transporcie kolejowym // Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 Trybostępu [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030860789].
8. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 27.12.2006 № 1196 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 26. – с. 1065.
9. O finansach publicznych z dnia 30 czerwca 2005 r. Dz. U. z dnia 20 grudnia 2005 r. Trybostępu [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.powiatdrawski.pl/panel/uploads/2008/10/ustawa_o_finansach_publicznych.pdf].
10. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – С. 7.
11. Karta Praw Pasazera // Trybostępu [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.pasazer.utk.gov.pl/pas/informacje-1/karta-praw-pasazera/906,Karta-Praw-Pasazera.html.
12. Мінченко А. О. Проблемні аспекти відповідальності залізничного перевізника за прострочення виконання зобов'язання з перевезення пасажирів / А. О. Мінченко // Вісник АМСУ. – 2012. – № 2 (9). – С. 39–45. – (Серія: Право).
13. Рішення Комунальського районного суду від 18.05.2011 по справі № № 2-750/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://reyestr.court.gov.ua/Review/19440416
14. Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова КМУ від 06.04.1998 № 457 // Офіційний вісник України від 23.04.1998, №14. – с. 150.