

УДК 347.463

**ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО
ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ДОГОВОРАМ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ****Погосян Ной Арменович,**

магистрант кафедры «Экономика, управление и право»
Ростовский государственный университет путей сообщения
Ростов-на-Дону, Россия
pnoy@mail.ru

Працко Геннадий Святославович,

доктор философских наук, доктор юридических наук, профессор
Ростовский государственный университет путей сообщения,
Ростов-на-Дону, Россия

Аннотация

Целью данной статьи является рассмотрение некоторых вопросов правовой природы вспомогательных транспортных договоров. В частности, проблем ответственности и правового разграничения данных соглашений.

Ключевые слова: транспортное право, правовая ответственность, ответственность, вина, договор перевозки.

**LEGAL NATURE AND RESPONSIBILITY FOR AUXILIARY CONTRACTS IN
THE FIELD OF TRANSPORT OBLIGATIONS****Noy A. Pogosyan**

Master's Student of the Department of Economics, Management and Law,
Rostov State Transport University
Rostov-on-Don, Russia

Genady S. Pracko

Doctor of Philosophy, Doctor of Law, Professor
Rostov State Transport University
Rostov-on-Don, Russia

ABSTRACT

The purpose of this article is to consider some issues of the legal nature of auxiliary transport contracts. In particular, the issues of liability and the legal differentiation of these agreements.

Keywords: transport law, legal liability, liability, guilt, contract of carriage.

Современная экономика во многих процессах зависит от транспортной системы государства, которая выступает в качестве ключевого структурообразующего элемента, обеспечивающего непрерывность хозяйственных процессов и мобильность населения. Каждая транспортная операция функционирует как техническая система, опосредованная множеством договорных отношений, регулируемых нормами гражданского права. Основным договором в сфере транспортного права традиционно признаётся договор перевозки, положения о котором содержатся в главе 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (статьи 784–805)[1]. Однако практика свидетельствует о том, что надлежащее исполнение обязательств по перевозке требует заключения целого ряда дополнительных соглашений, формирующих институциональную основу функционирования транспортной системы в целом.

К числу таких сопроводительных соглашений относятся договоры, обеспечивающие организацию сопутствующих услуг, необходимых для реализации перевозочного процесса. Среди них можно выделить договоры о страховании пассажиров и багажа (ст. 931 ГК РФ), договоры хранения грузов (глава 47 ГК РФ), договоры, регулирующие санитарную обработку и техническое обслуживание транспортных средств (ст. 44 Устава железнодорожного транспорта РФ)[2], а также договоры об организации питания и предоставлении иных сервисов в пути следования (Приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82)[3]. Основное содержание договора перевозки направлено на организацию самой транспортировки, тогда как дополнительные соглашения обеспечивают комплекс мер по защите участников перевозки и созданию комфортных условий.

Проблема заключается в том, что значительная часть пассажиров и грузоотправителей не осознаёт самостоятельного характера этих договоров. Между тем услуги по обеспечению питания на борту воздушных судов или проведению санитарной обработки подвижного состава железных дорог представляют собой не факультативные, а структурно необходимые элементы организации воздушных и железнодорожных перевозок соответственно, а также создают условия возникновения дополнительной ответственности.

Законодатель определяет несколько моделей для установления данного вида ответственности. Договорная ответственность по статье 393 ГК РФ вступает в силу, когда стороны нарушают договорные условия включая случаи неправильного обращения с багажом и задержек в выполнении санитарных требований. Пассажиры, которые получили вред жизни или здоровью защищены общим деликтным режимом который основывается на статьях 1064 и 1079 ГК РФ которые обязывают к полному возмещению вреда от источников повышенной опасности. Особое значение здесь имеют положения ст. 117 Воздушного кодекса РФ, закрепляющие предельные размеры компенсации за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, а также нормы ст. 190 Кодекса торгового мореплавания РФ, устанавливающие пределы ответственности перевозчика в морских перевозках[4].

В большинстве случаев клиенты нуждаются в дополнительных услугах от нескольких различных вспомогательных сервисов. Перевозчик вместе с подрядчиками по питанию и уборке и операторами терминалов работают в едином процессе. Суд должен применить институт субсидиарной или долеговой ответственности согласно статей 322–325 ГК РФ в таких ситуациях. Ответственность между обеими сторонами наступит, когда груз пострадает из-за неправильной упаковки, которую выполнил сторонний оператор при условии одновременной задержки обработки вагона перевозчиком.

Цифровизация транспортных систем обусловила появление новых требований к сервисному обеспечению перевозочного процесса, включающих в себя дистанционный заказ питания, оформление страхования багажа в электронном формате и цифровую регистрацию услуг хранения. Однако указанные технологии формируют и новые риски, связанные как с техническими сбоями, так и с нарушениями стандартов защиты персональных данных, закреплённых в Федеральном законе от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» и ст. 152.1 Гражданского кодекса РФ[5]. Пандемия COVID-19 наглядно продемонстрировала, что санитарные меры (дезинфекция, уборка, выполнение эпидемиологических предписаний) становятся обязательными элементами перевозочного процесса. Так, Роспотребнадзор в феврале 2020 г. разработал методические рекомендации по дезинфекции транспортных средств, а Министерство транспорта РФ установило требования об обеспечении перевозчиками пассажиров средствами индивидуальной защиты. В результате договоры о предоставлении сопутствующих услуг из факультативных превратились в обязательные условия функционирования транспортных операций[6].

Особого внимания заслуживает международный аспект. Монреальская конвенция 1999 г., участником которой является Российская Федерация, закрепила унифицированную систему правил ответственности авиаперевозчиков за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, а также за повреждение или утрату багажа[6]. Европейский союз придерживается концепции строгой (объективной) ответственности перевозчика с сохранением у него права регрессного требования к субподрядчикам. Российская правовая система следует аналогичному подходу, однако специфика отдельных видов транспорта обусловила сохранение разнородных режимов ответственности: Устав железнодорожного транспорта РФ не предусматривает предельных размеров компенсации, тогда как Воздушный кодекс РФ устанавливает конкретные лимиты выплат.

Структурная целостность транспортной системы обеспечивается посредством дополнительных договоров, которые формируют её фундаментальную правовую основу. Данные договоры направлены на защиту багажа и грузов, а также на обеспечение безопасности и комфортности перевозки пассажиров, что способствует укреплению доверия между пользователями транспортных услуг и перевозчиками. Несмотря на их производный характер по отношению к основному договору перевозки, именно они выступают в качестве ключевых инструментов обеспечения гарантий функционирования перевозочного процесса.

Современные условия цифровой трансформации, глобальной интеграции и санитарно-эпидемиологических вызовов обуславливают необходимость разработки продвинутых нормативно-правовых механизмов, закрепляющих данные договоры в качестве неотъемлемых элементов транспортной системы. Достижение баланса интересов перевозчиков, строительных и инфраструктурных компаний, а также конечных пользователей возможно лишь при признании их правового значения. Это позволит снизить юридические риски и повысить уровень доверия во всём транспортном секторе.

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.03.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410. – Гл. 40 «Перевозка» (ст. 784–800).
2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170. – Ст. 44.

3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"» (ред. от 25.12.2024) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2007. – № 39.
4. Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных» (ред. от 07.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3451.
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Бюллетень международных договоров. – 2009. – № 7. – С. 15–40.
6. Ананьева Е.О., Махиборода М.Н. Правовое регулирование деятельности в сфере транспортных обязательств при введении ограничений в условиях пандемии коронавируса // Государственная служба и кадры. 2021. № 2. С. 53–57.

References:

1. Part Two of the Civil Code of the Russian Federation of January 26, 1996, No. 14-FZ (as amended on March 24, 2025) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 1996. – No. 5. – Art. 410. – Chapter 40 "Transportation" (Articles 784–800).
2. Charter of Railway Transport of the Russian Federation: Federal Law of January 10, 2003, No. 18-FZ (as amended on July 31, 2025) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 2003. – No. 2. – Art. 170. – Art. 44.
3. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of June 28, 2007 No. 82 "On Approval of the Federal Aviation Rules "General Rules for the Air Transportation of Passengers, Baggage, Cargo and Requirements for Servicing Passengers, Shippers, and Consignees" (as amended on December 25, 2024) // Bulletin of Regulatory Acts of Federal Executive Bodies. – 2007. – No. 39.
4. Federal Law of July 27, 2006 No. 152-FZ "On Personal Data" (as amended on July 7, 2025) // Collected Legislation of the Russian Federation. – 2006. – No. 31 (part 1). – Art. 3451.
5. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Done at Montreal on 28 May 1999) // Bulletin of International Treaties. - 2009. - No. 7. - Pp. 15-40.
6. Ananyeva E.O., Makhaboroda M.N. Legal Regulation of Activities in the Sphere of Transport Obligations Upon the Introduction of Restrictions in the Context of the Coronavirus Pandemic // Civil Service and Personnel. 2021. No. 2. Pp. 53-57.