

Заявленные встречные требования ответчик обосновал существованием долга дочернего предприятия «З» акционерного общества «Б» перед торговым домом «В». При этом договор между дочерним предприятием «З» акционерного общества «Б» с торговым домом «В» был заключен через агента – дочернее предприятие «А» акционерного общества «В». Согласно утверждениям ответчика, дочернее предприятие «А» акционерного общества «Б», будучи дочерним предприятием открытого акционерного общества «Б», несет ответственность за возврат долга ликвидированного дочернего предприятия «З» акционерного общества «Б», правопреемником которого выступило акционерное общество «Б».

При принятии решения арбитры исходили из того, что истец не является стороной договора между дочерним предприятием «З» акционерного общества «Б» и торговым домом «В». Правопреемником ликвидированного дочернего предприятия «З» является само акционерное общество «Б», а согласно Устава дочернего предприятия «А» акционерного общества «Б» и Устава самого акционерного общества «Б» эти лица не несут ответственности по обязательствам друг друга.

В связи с этим, арбитры посчитали необоснованным требование, предъявленное ответчиком к зачету в отношении истца [2].

Представляется, что, если бы ответчик обосновал распространение ответственности на дочернее предприятие «Б» в силу роли, которую оно сыграло в качестве агента при заключении и исполнении договора, и при признании составом МАС при БелТПП теории «группы компаний», решение по делу могло быть иным, что свидетельствовало бы о прогрессивности арбитражных судов Республики Беларусь в использовании современных теоретических концепций и принятии практики иных известных арбитражных институтов.

Список использованных источников

1. Видал, Д. Расширение сферы действия арбитражных соглашений внутри групп компаний: доктрина alter ego в арбитражных и судебных решениях / Д. Видал // Проект по международному коммерческому арбитражу в Туркменистане: сб. материалов по междунар. коммерч. Арбитражу / сост. Р. Книпер, Р. Галканов, А. Титов, Н. Медведева. – Ашхабад, 2008. – С. 173–186.

2. Решение Международного арбитражного суда при Белорусской торгово-промышленной палате от 04.11.1997 по делу № 91/17-97 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»; Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2012.

*К.И. Згурская, магистрант,
БГЭУ (г. Минск)*

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Процесс товарного обмена в современном обществе немислим без транспорта. Он является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, охватывающий все виды обществен-

ного производства, распределения и обмена. Для Республики Беларусь этот постулат имеет особое значение. Географическое положение нашей страны обуславливает повышенную роль транспортной системы в экономической и социальной жизни государства.

Ведущая роль железнодорожного транспорта в транспортной системе Республики Беларусь определяется его сравнительным преимуществом перед другими видами. К числу достоинств железнодорожного транспорта можно отнести: способность перемещения больших объемов грузов на дальние расстояния; грузоподъемность единицы подвижного состава; относительную независимость перевозок от погодных условий; возможность перевозки специализированных грузов в специализированном подвижном составе (цистерны, рефрижераторы, полувагоны со специальной разгрузкой и т. п.); относительную дешевизну и скорость перевозок; надежность эксплуатации, механическую прочность и долговечность подвижного состава.

По своему значению, по объему перевозок железнодорожный транспорт занимает первое место среди других видов транспорта Республики Беларусь. Такое положение обусловлено географическими и климатическими особенностями нашей страны, за счет чего и повышается роль всей транспортной системы. В 2014 г. железнодорожный транспорт сохранил свои лидирующие позиции в транспортном комплексе Республики Беларусь – его доля составила в грузообороте более 60 %, в пассажирообороте – около 42 %. Обеспечено выполнение всех заявок на перевозки грузов в объеме более 1 млн. вагонов.

В экономических преобразованиях, проходивших в стране в постсоветский период, железнодорожный транспорт играл стабилизирующую роль. Благодаря сохранению единой железнодорожной сети государств – участников СНГ и стран Балтии не произошел разрыв экономических связей, которые устанавливались на протяжении предыдущих десятилетий.

Социально-экономическое значение железнодорожного транспорта обуславливает важность нормативно-правового обеспечения его деятельности. Главной правовой проблемой продолжает оставаться углубление противоречий между тенденциями развития базового, в том числе гражданского, законодательства страны и основами правового регулирования железнодорожного транспорта, базирующегося на принципах командно-административной системы.

Действующее законодательство не в полной мере отвечает современным требованиям правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. Структурная реформа на железнодорожном транспорте ставит проблемы, которые никогда раньше не решались отечественной наукой транспортного права. Данные проблемы обусловили необходимость перехода на новые, апробированные мировой практикой условия хозяйствования и проведения глубоких структурных преобразований отрасли для повышения эффективности ее работы.

Сложность структурных преобразований на железнодорожном транспорте Республики Беларусь состоит в том, что они не могут в чистом виде базироваться на результатах реформ, проведенных в ведущих государствах мира.

Каждому принимаемому в нашей стране решению должна предшествовать глубочайшая теоретическая проработка вопроса и анализ последствий реформ как для отрасли, так и для всей экономики страны, в которой железнодорожный транспорт играет особую роль.

Государство регламентирует транспортные отношения исходя из общесоциальных интересов. В Республике Беларусь экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта определяет Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте» [1]. В соответствии с указанным Законом организация перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа в международном железнодорожном сообщении, развитие международных транспортных связей и внешнеэкономическая деятельность осуществляются республиканским органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта – государственным объединением «Белорусская железная дорога», подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Белорусская железная дорога осуществляет сотрудничество с организациями железнодорожного транспорта иностранных государств и представляет интересы организаций железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь в иностранных государствах и соответствующих международных организациях.

Белорусская железная дорога, ее организации должны удовлетворять потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом, необходимые для них удобства, культурное обслуживание на вокзалах и в поездах, своевременную перевозку и сохранность багажа. Кроме того, БЖД, ее организации обязаны обеспечивать движение пассажирских поездов строго по расписанию, за исключением случаев, не зависящих от организаций Белорусской железной дороги.

В целях повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта Республики Беларусь необходим комплексный анализ современных проблем его правового регулирования и преобразований в данной сфере на основе фактических данных о работе БЖД, официально принятых государственных стратегий и программ, а также выработка на этой основе научно обоснованных предложений по изменению и совершенствованию законодательства, направленного на регулирование указанных отношений, и практики применения данных норм.

В этой связи необходимо приведение Закона «О железнодорожном транспорте» в соответствие с международными договорами Республики Беларусь, в частности, с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, Техническими регламентами Таможенного Союза, а также Указом Президента Республики Беларусь от 25 апреля 2012 г. № 202 «О мерах по развитию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования» (с изм. и доп.) [2].

В настоящее время перевозки железнодорожным транспортом общего пользования осуществляются только государственными организациями, входящими в состав государственного объединения «Белорусская железная

дорога», имущество которых, в том числе транспортные средства, находится в республиканской собственности. С 1 января 2015 г. в связи с получением перевозчиками сторон Соглашения о регулировании допуска к услугам инфраструктуры, включая основы тарифной политики, доступа к инфраструктуре, в Республике Беларусь появятся альтернативные перевозчики, имущество которых может находиться как в государственной, так и в частной собственности. В связи с этим необходимо предусмотреть внесение изменений в ст. 7 Закона Республики Беларусь от 15 июля 2010 г. «Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства» [3] в части исключения нормы, согласно которой железнодорожный транспорт общего пользования находится только в собственности Республики Беларусь.

Список использованных источников

1. О железнодорожном транспорте: Закон Респ. Беларусь, 6 янв. 1999 г., № 237-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 4. – 2/12; 2012. – № 1. – 2/1878.

2. О мерах по развитию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования: Указ Президента Респ. Беларусь, 25 апр. 2012 г., № 202 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2012. – № 49. – 1/13473; Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 09.05.2014. – 1/14998.

3. Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства: Закон Респ. Беларусь, 15 июля 2010 г., № 169-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2010. – № 184. – 2/1721; Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 11.01.2014. – 2/2104.

*О.Н. Здрок, канд. юрид. наук, доцент,
Институт правовых исследований НЦЗПИ (г. Минск)*

О СЕМЕЙНОЙ МЕДИАЦИИ

Термин «семейная медиация» употребляется в трех значениях: для обозначения одного из направлений медиативной практики (специализации медиаторов); медиативной технологии, отличной от классической модели; социального института в рамках национальной системы гражданской юрисдикции.

В первом из указанных значений термин «семейная медиация» в практике зарубежных государств, как правило, обозначает урегулирование разногласий, возникающих при расторжении брака (определение места проживания детей, установление порядка общения ребенка и отдельно проживающего родителя, определение размера алиментов, раздел общего имущества супругов, распределение долгов). В этой связи в США получил распространение термин «медиация при разводе».

Вместе с тем, в современных публикациях начинает доминировать широкое определение предмета семейной медиации как всех семейных споров, в том числе, возникающих на стадии оформления семейных отношений (при