

4. Садина, О. В. Правовой статус несовершеннолетнего в российском законодательстве: теоретико-правовой анализ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / О. В. Садина ; Рос. ун-т кооп. — Краснодар, 2009. — 20 с.

*Sadina, O. V. Legal status of a minor in Russian legislation: theoretical and legal analysis : abstr. of diss. ... of candidate of legal sciences : 12.00.01 / O. V. Sadina ; Russ. Univ. of coop. — Krasnodar, 2009. — 20 p.*

5. Кеник, А. А. Защита прав ребенка и несовершеннолетних в Республике Беларусь / А. А. Кеник. — 2-е изд., перераб. и доп. — Минск : Дикта, 2008. — 316 с.

*Kenick, A. A. Protection of the rights of children and minors in Belarus / A. A. Kenick. — 2-e ed., reworked and augm. — Minsk : Dicta, 2008. — 316 p.*

6. Нечаева, А. М. Проблема охраны прав несовершеннолетних в РФ : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / А. М. Нечаева ; Рос. акад. наук, Ин-т государства и права. — М., 1995. — 57 л.

*Nechaeva, A. M. The problem of protection of the rights of minors in Russia : abstr. of diss. ... of dr of legal sciences : 12.00.03 / A. M. Nechaeva ; Russ. Acad. of Sciences, Inst. of state and law. — Moscow, 1995. — 57 p.*

7. Тарасова, А. Е. Правосубъектность граждан. Особенности правосубъектности несовершеннолетних, их проявления в гражданских правоотношениях / А. Е. Тарасова. — М. : Волтерс Кluver, 2008. — 303 с.

*Tarasova, A. E. Legal personality of citizens. Features of legal personality of minors, their manifestations in civil legal relations / A. E. Tarasova. — Moscow : Wolters Kluwer, 2008. — 303 p.*

8. Михайлова, А. Согласование сделок несовершеннолетних лиц: практические и теоретические проблемы [Электронный ресурс] / А. Михайлова // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». — М., 2018.

*Mikhajlova, A. Coordination of transactions of minors: practical and theoretical problems [Electronic resource] / A. Mikhajlova // ConsultantPlus. Russia / Close Corporation «Consultant-Plus». — Moscow, 2018.*

9. Самойлов, Е. И. Судебное решение как основание возникновения жилищных прав / Е. И. Самойлов // Семейное и жилищное право. — 2016. — № 2. — С. 44–47.

*Samoilov, E. I. The court decision as the basis for the emergence of housing rights / E. I. Samoilov // Family and housing law. — 2016. — № 2. — P. 44–47.*

Статья поступила в редакцию 06.12.2018 г.

---

УДК 347.763.4

*T. Sigayeva  
BSEU (Minsk)*

## THE CONTENT OF THE CONTRACT FOR THE OPERATION OF A NON-PUBLIC RAILWAY LINE

*The article is devoted to the definition of the content of the contract for the operation of a non-public railway access line. It is noted that in the acts of legislation there is no single approach in defining their list. The correlation of the contract for the operation of a non-public railway access line and the contract for organization of the carriage of goods by its scope is revealed. The specific features of the content of the contract for operation of a non-public railway access line due to its contracting parties are noted. The conditions making up the content of this agreement are identified. The point of view about its gratuitous nature is reasoned. It is noted that the legal definition of a contract for the operation of a non-public railway access line should have a uniform wording in the legislation.*

**Keywords:** contracts for transportation; organizational contracts; transportation of goods; railway transport; railway line operation; contract for the operation of a non-public railway line; railway; transportation; industrial transport; organization of transportation.

**Т. А. Сигаева**  
 кандидат юридических наук, доцент  
 БГЭУ (Минск)

## **СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Статья посвящена определению содержания договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования. Отмечается, что в актах законодательства отсутствует единый подход в установлении их перечня. Выявляется соотношение договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования и договора об организации перевозок грузов по сфере применения. Отмечаются особенности содержания договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования, обусловленные его субъектным составом. Выявляются условия, составляющие содержание данного соглашения. Аргументируется точка зрения об его безвозмездном характере. Отмечается, что легальное определение договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования должно иметь в законодательстве единую форму.

**Ключевые слова:** транспортные договоры; организационные договоры; перевозки грузов; железнодорожный транспорт; эксплуатация железнодорожного пути; договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; железная дорога; перевозки; промышленный транспорт; организация перевозок.

Перевозочный процесс включает в себя последовательность организационно и технологически связанных стадий: подача транспортных средств и предъявление груза к перевозке; погрузка; транспортировка; выгрузка (подача транспортных средств под выгрузку) [1, с. 28]. Первые два этапа по организации перевозки грузов на железнодорожном транспорте могут иметь место как на местах общего пользования, так и необщего пользования. В состав мест необщего пользования, исходя из п. 3 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (в ред. от 10.07.2015 г.) (далее — УЖТ), входят железнодорожные пути необщего пользования. Они имеют огромную роль в обеспечении эффективной и непрерывной доставки грузов железнодорожным транспортом. На них выполняется значительное количество начально-конечных операций<sup>1</sup>. Согласно абз. 2 п. 4 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13.07.2015 г.) (далее — Правила), путевое развитие, сооружения и устройства железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать в соответствии с объемом перевозок бесперебойную погрузку и выгрузку грузов, маневровую работу, рациональное использование вагонов и локомотивов. Роль железнодорожных подъездных путей возрастает также и в связи с тем, что они «...значительно удешевляют и упрощают доставку груза в вагоны, в то время как доставка груза непосредственно к железнодорожному полотну требует дополнительных расходов, времени и дополнительного транспорта» [2, с. 3]. Взаимоотношения перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры<sup>2</sup>, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

<sup>1</sup> В 50-е гг. XX в. в СССР на железнодорожных подъездных путях необщего пользования выполнялось 80 % всех грузовых операций. В настоящее время в России более 80 % грузопотока зарождается и погашается на путях необщего пользования [3, с. 3]. В Республике Беларусь опубликованные статистические данные о количестве подъездных путей необщего пользования, их протяженности, числе организаций, владеющих ими, грузовых операций, осуществляемых на них нам не встретились. Вместе с тем исследование данной проблематики позволяет утверждать о высокой востребованности мест необщего пользования в образовании перевозочного процесса.

В силу п. 2 ст. 738 Гражданского кодекса Республики Беларусь условия данного соглашения определяются гражданским кодифицированным актом, УЖТ, иными актами законодательства, а также соглашением сторон. Согласно п. 76 УЖТ договоры на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования должны устанавливать порядок подачи и уборки вагонов с железнодорожных путей, а также технологические нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами. Правила содержат перечень уточняющих и дополнительных требований к их содержанию. Пункт 14 предусматривает, что договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования устанавливает место и порядок производства приемо-сдаточных операций, количество одновременно сдаваемых на железнодорожный путь необщего пользования вагонов, необходимые данные для расчета и порядок внесения установленных платежей перевозчику, вместимость мест погрузки, выгрузки (размеры фронтов), взимные обязательства сторон и другие положения.

В юридической литературе договоры на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования относят к разновидности договоров об организации перевозок [1, с. 32]. По мнению В.В. Витрянского «... договоры, определяющие объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок, к каковым, безусловно, относятся договоры об эксплуатации подъездных путей ..., полностью охватываются содержанием договора об организации перевозок» [5, с. 350]. С таким утверждением можно согласиться частично. Договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути регулирует отношения, возникающие на этапе выгрузки (предъявления транспортных средств под выгрузку). Они остаются за пределами договора об организации перевозок грузов. Внимание на данное обстоятельство обратил С.Ю. Морозов [6, с. 262–263].

Традиционно особенности содержания договора на эксплуатацию подъездного пути необщего пользования обусловливаются принадлежностью локомотива, которым осуществляется его обслуживание. Национальное законодательство по данному признаку выделяет договоры на обслуживание железнодорожного подъездного пути локомотивом ветвевладельца, железнодорожной дороги и контрагента. Так, согласно абз. 3 п. 10 Правил, договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования заключается: между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования; между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика; между перевозчиком и контрагентом при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом контрагента. В этом случае договор может быть заключен только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов к (с) местам (мес-

<sup>2</sup> Согласно абз. 4 ч. 1 ст. 1 Закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» (в ред. от 31.12.2014 г.), владелец инфраструктуры — это организация железнодорожного транспорта общего пользования, определенная данным Законом, которой принадлежит инфраструктура на праве хозяйственного ведения. Вместе с тем определение указанных организаций Закон не содержит, ст. 23 данного нормативного правового акта определяет лишь операторов инфраструктуры. К ним относятся государственное объединение «Белорусская железная дорога» и (или) организации, входящие в его состав. Целесообразно восполнить данный пробел. Согласно абз. 24 ч. 1 ст. 1 Закона организация железнодорожного транспорта общего пользования — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие деятельность в области железнодорожного транспорта. Представляется нелогичным определять организации через физических лиц — индивидуальных предпринимателей. И.Н. Артюшенко обращает внимание, что «...функциональные обязанности владельца и оператора инфраструктуры, перевозчика фактически совпадают, хотя первые оказывают услуги иного характера, не связанные с перевозкой груза.» [4, с. 98]. Анализ абз. 16, 23, 24 ч. 1 ст. 1, ст. 20 позволяет сделать вывод о том, что владельцами инфраструктуры являются государственное объединение «Белорусская железная дорога» и организации, входящие в его состав.

та) погрузки, выгрузки контрагента. При этом контрагентом, согласно абз. 3 п. 2 Правил, является грузоотправитель или грузополучатель, имеющий на территории владельца железнодорожного пути необщего пользования свой склад или примыкающий к его железнодорожному пути необщего пользования свой железнодорожный путь необщего пользования.

Договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования должен учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях — единые технологические процессы.

Основная цель договоров на эксплуатацию подъездного пути необщего пользования состоит, полагает В.В. Витрянский, в урегулировании взаимоотношений, складывающихся между железной дорогой и владельцем (пользователем) железнодорожного подъездного пути по поводу эксплуатации принадлежащего владельцу подъездного пути. «Собственно эксплуатация подъездного пути ... заключается в осуществлении операций по отправлению и получению грузов и соответствующих погрузочно-разгрузочных работ. Поэтому основное содержание договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути ... выражается в его условиях, регулирующих порядок подачи вагонов и иных транспортных средств под погрузку и выгрузку и их уборки с подъездного пути, а также условий, позволяющих определить время нахождения поданных вагонов и иных транспортных средств у владельца (пользователя) подъездного пути», — отмечает ученый [4, с. 362–363].

Согласно п. 24–25 Правил при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента вагоны подаются локомотивом перевозчика на установленные договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования выставочные пути. Дальнейшее продвижение вагонов, расстановка их на места погрузки, выгрузки и возврат на выставочные пути осуществляются локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента. В качестве выставочных путей могут использоваться железнодорожные пути как общего пользования, так и железнодорожные пути необщего пользования. При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика вагоны подаются и убираются им непосредственно на железнодорожный путь (с железнодорожного пути) необщего пользования к местам погрузки, выгрузки.

Прием и сдача вагонов, контейнеров и грузов при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента производятся на выставочных путях, при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика — на местах погрузки, выгрузки.

При передаче вагонов на выставочных путях максимальное количество одновременно подаваемых вагонов определяется по полезной длине выставочного пути или в зависимости от мощности локомотива. Размер одновременной подачи вагонов (максимальное количество одновременно подаваемых вагонов) к местам погрузки, выгрузки при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика определяется вместимостью мест погрузки, выгрузки. При наличии маневровых средств для перестановки вагонов или возможности переработки грузов передвижными погрузочно-разгрузочными механизмами размер одновременной подачи может превышать вместимость мест погрузки, выгрузки. Размер одновременной подачи в этом случае устанавливается с учетом мощности маневровых средств и перерабатывающей способности передвижных погрузочно-разгрузочных механизмов. Максимальное количество одновременно подаваемых на железнодорожный путь необщего пользования ваго-

нов устанавливается инструкцией и указывается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Согласно п. 29–32 Правил вместимость мест погрузки, выгрузки при выполнении погрузочно-разгрузочных работ немеханизированным способом определяется количеством вагонов, устанавливаемых по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного железнодорожного пути, которая может быть использована для одновременной погрузки или выгрузки однородных грузов. Деление мест погрузки, выгрузки по однородным грузам производится при условии постоянной специализации складских площадей для них. Вместимость мест погрузки и выгрузки всех других грузов, кроме наливных, при механизированном способе определяется исходя из количества погрузочно-разгрузочных механизмов и устройств, количества вагонов, которые могут обрабатываться одновременно каждым механизмом или устройством. При введении механизмов для погрузки, выгрузки грузов, которые не могут обрабатывать за то же время такое же количество вагонов, которое обрабатывалось немеханизированным способом, вместимость места погрузки, выгрузки на данном железнодорожном пути необщего пользования устанавливается для механизированной переработки грузов по количеству механизмов, а в остальной части вместимость места сохраняется для переработки грузов немеханизированным способом. Вместимость мест погрузки, выгрузки и специализация складских площадей по однородным грузам на железнодорожных путях необщего пользования, обслуживаемых локомотивом перевозчика, указываются в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути.

В соответствии с п. 27 Правил подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и их уборка с него производятся по уведомлению. Порядок его передачи должен определяться в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования зависит от принадлежности локомотива, которым осуществляется его обслуживание. Согласно общим правилам время нахождения вагонов под погрузкой и выгрузкой при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика исчисляется с момента фактической подачи вагонов, контейнеров к месту погрузки или выгрузки до момента получения железнодорожной станцией от владельца железнодорожного пути необщего пользования уведомления о времени завершения грузовой операции. Время нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, не обслуживаемых локомотивами перевозчика, исчисляется с момента передачи железнодорожной станцией вагонов на выставочных путях владельцу железнодорожного пути необщего пользования, контрагенту до момента возвращения и обратной передачи вагонов на выставочных путях владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом железнодорожной станции. Данные общие положения об учете времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования предусмотрены императивными нормами законодательства и не могут являться результатом соглашения сторон.

Согласно п. 76 УЖТ, п. 14, 56 в договорах на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования должны устанавливаться технологические нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Они определяются согласно положению по расчету технологических норм, утверждаемому Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В технологических нормах устанавливается время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку грузов механизированным или немеханизированным способом, с учетом затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции. При погрузке и выгрузке грузов механизированным способом технологические нормы определяются расчетным путем с учетом применяемых средств механизации, устройств и сооружений, предназначенных для погрузки и вы-

грузки грузов, а также затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции и их максимального совмещения. При погрузке и выгрузке грузов немеханизированным способом технологические нормы определяются с учетом единых норм выработки и времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций.

В соответствии с п. 28 Правил за подачу груженых и порожних вагонов локомотивом перевозчика к месту погрузки, выгрузки на железнодорожном пути необщего пользования или на выставочные пути, находящиеся за пределами железнодорожной станции примыкания, и за уборку вагонов с мест погрузки, выгрузки либо с таких выставочных путей перевозчиком взимается плата. За подачу и уборку вагонов при осуществлении погрузки, выгрузки и перегрузки грузов в местах общего пользования перевозчиком по общему правилу с грузоотправителем, грузополучателем плата не взимается.

В то же время согласно п. 43 УЖТ за время нахождения вагонов, контейнеров перевозчика у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки этих вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя (оформление перевозочных документов, совершение таможенных операций и др.), они вносят перевозчику необходимую плату (за пользование вагонами, контейнерами).

Данные нормы послужили основанием тому, что договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования некоторые ученые относят к возмездным [7, с. 156], где плата за подачу и уборку вагонов и (или) за пользование вагонами, контейнерами представляет собой плату за услугу по перемещению вагонов локомотивом железной дороги в пределах подъездного пути необщего пользования.

Вместе с тем в последние годы распространение получает точка зрения о том, что договоры на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути относятся к рамочным организационным безвозмездным договорам [8, с. 66; 9, с. 10; 10, с. 12; 11, с. 17]. Из них «не возникает непосредственных обязанностей по предъявлению груза к перевозке, по подаче транспортных средств под погрузку, по доставке грузов и их выдаче. Такие обязанности возникают из локальных договоров», — отмечает С.Ю. Морозов [6, с. 274]. Локальными договорами по отношению к договорам на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, по мнению ученого, являются договоры о подаче транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке, возникающие вследствие акцепта заявки, и договоры перевозки груза. Условия договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей предопределяют содержание и структуру организуемых неимущественных отношений, возникающих из первого соглашения, и имущественных отношений, появляющихся из второго [6, с. 275]. Подобные идеи заслуживают внимания. Так, в возмездном договоре, сторона должна получить плату или иное встречное имущественное предоставление за исполнение своих обязанностей. Действиям перевозчика по подаче транспортных средств противостоит обязанность грузовладельца не произвести за них оплату, а предъявить груз. А.Г. Быков отмечает, что «Организационные договоры могут иметь помимо основного, организационного содержания, также и элементы имущественного характера... Однако данные имущественные элементы ... носят вспомогательный характер и предназначены для обслуживания потребностей организационного содержания договора, не составляя его самостоятельного предмета» [12, с. 61].

Что касается платы за пользование вагонами и контейнерами, то, как отмечает С.Ю. Морозов, в данном случае не в полной мере учитываются различия между договорами о предъявлении груза к перевозке и договорами о передаче имущества (вагонов) во временное владение и пользование. В сложном договорном обязательстве по подаче транспортных средств под погрузку обязанность уплатить плату за пользование вагонами не является определяющей правовую природу договора [6, с. 267].

В то же время договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования, исходя из его организационной направленности, предусматривается урегулирование порядка расчетов по платежам, связанным с перевозками грузов.

Пункт 80 УЖТ, п. 15 Правил устанавливают в качестве обязательного условия данного соглашения порядок его изменения в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования.

Анализ действующего законодательства и правовых идей в сфере правового регулирования общественных отношений, связанных с функционированием железнодорожного транспорта, позволяет сделать вывод о том, что содержание договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования составляют условия о порядке подачи и уборки вагонов, месте и порядке производства приемо-сдаточных операций, количестве одновременно сдаваемых на железнодорожный путь необщего пользования вагонов, вместимости мест погрузки, выгрузки, порядке передачи уведомлений о времени подачи вагонов, а также завершения грузовой операции, технологических нормах на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, порядке расчетов, правилах изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования. В содержание могут входить и другие положения. Легальное определение данного договора должно иметь в законодательстве единую форму.

### Источники

1. Сигаева, Т. А. Споры, возникающие из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом: производство в хозяйственных судах I инстанции / Т. А. Сигаева. — Минск : Право и экономика, 2010. — 211 с.
2. Aleksandrova, K. I. Гражданские-правовые вопросы эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / К. И. Александрова ; Ленинград, ордена Ленина Гос. ун-т им. А. А. Жданова. — Л., 1955. — 16 с.
3. Aleksandrova, K. I. Civil and legal issues of the operation of non-public railway access roads : thesis abstr. ... candidate law sciences : 12.00.03 / K. I. Alexandrova ; Leningradsky State Univ. named after A.A. Zhdanov. — Leningrad, 1955. — 16 p.
4. Гарлицкий, Е. И. Совершенствование технологии обслуживания железнодорожных путей необщего пользования : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.08 / Е. И. Гарлицкий. — М., 2015. — 24 с.
5. Garlitsky, E. I. Improving the technique of servicing non-public railway lines : thesis abstr. ... candidate techn. sciences : 05.22.08 / E. I. Garlitsky. — Moscow, 2015. — 24 p.
6. Арtyushenko, N. N. Правовой инструментарий обеспечения перевозки железнодорожных грузов: современные подходы и перспективы / Н. Н. Арtyushenko. — Минск : БГЭУ, 2018. — 324 с.
7. Braginsky, M. I. Contract Law : in 4 vol. / M. I. Braginsky, V. V. Vitryansky. — Moscow : Statute, 2003. — Vol. 4 : Contracts for transportation, towing, transport expedition and other services in the field of transport. — 910 p.
8. Morozov, S. Yu. The system of organizational contracts for transportation / S. Yu. Morozov. — Moscow : Norma, 2011. — 352 p.
9. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учеб. пособие / В. А. Егиазаров. — М. : Юстицинформ, 2002. — 528 с.

- Egiazarov, V. A. Transport Law : training man. / V. A. Egiazarov. — Moscow : Justicinform, 2002. — 528 p.*
8. Романович, А. Н. Транспортные правоотношения / А. Н. Романович. — Минск : Университетское, 1984. — 126 с.
- Romanovich, A. N. Transport Legal Relations / A. N. Romanovich. — Minsk : University, 1984. — 126 p.*
9. Хаснутдинов, А. И. Вспомогательные договоры на транспорте / А. И. Хаснутдинов. — Томск : Иркут. гос. ун-т, 1955. — 34 с.
- Hasnudinov, A. I. Auxiliary contracts for transportation / A. I. Hasnudinov. — Tomsk : Irkutsk State Univ., 1955. — 34 p.*
10. Карнушин, В. Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества / В. Е. Карнушин // Транспорт. право. — 2016. — № 1. — С. 10–12.
- Karnushin, V. E. Problems of legal regulation of the contract for carriage by rail in the modern conditions of society development / V. E. Karnushin // Transport Law. — 2016. — № 1. — P. 10–12.*
11. Карпев, О. В. Правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. В. Карпев. — Ульяновск, 2013. — 262 л.
- Karpiev, O. V. Legal regulation of the organization of transportation in direct mixed transportation : thesis ... candidate law sciences : 12.00.03 / O. V. Karpiev. — Ulyanovsk, 2013. — 262 p.*
12. Быков, А. Г. План и хозяйственный договор / А. Г. Быков. — М. : Изд-во Моск. ун-та, 1975. — 158 с.
- Bykov, A. G. Plan and economic contract / A. G. Bykov. — M. : Publ. House of Moscow Univ., 1975. — 158 p.*
13. Артюшенко, Н. Н. О реновации оснований возникновения транспортных обязательств / Н. Н. Артюшенко // Юстиция Беларуси. — 2016. — № 1. — С. 43–47.
- Artyushenko, N. N. On renovation of the grounds for the occurrence of transport obligations / N. N. Artyushenko // Justice of Belarus. — 2016. — № 1. — P. 43–47.*

Статья поступила в редакцию 22.11.2018 г.

УДК 347.921.3

L. Stanishevskaya  
BSEU (Minsk)

## MEDIATION AND NOTARIAL ACTIVITIES

*In the article are examined the basics of interaction between mediation and notary in the Republic of Belarus, the analysis of their fundamental principles, the prospects of using mediation procedures in notarial activities.*

**Keywords:** mediation; mediator; mediation agreement; mediation procedure; notary.

Л. П. Станишевская  
кандидат исторических наук, доцент  
БГЭУ (Минск)

## МЕДИАЦИЯ И НОТАРИАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

*Статья посвящена основам взаимодействия медиации и нотариата в Республике Беларусь, анализу их основополагающих принципов, перспективам использования медиативных процедур в нотариальной деятельности.*

**Ключевые слова:** медиатор; медиативная процедура; нотариат; нотариус.