

28. Хилюта, В. В. Систематическое получение прибыли как признак предпринимательской деятельности [Электронный ресурс] / В. В. Хилюта // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2018.

Hilyuta, V. V. Sistematičeskoe poluchenie pribyili kak priznak predprinimatelskoy deyatelnosti [Systematic profit as a sign of entrepreneurial activity] [Elektronnyiy resurs] / V. V. Hilyuta // ETALON. Zakonodatelstvo Respubliki Belarus / Nats. tsentr pravovoy inform. Resp. Belarus. — Minsk, 2018.

29. Попондопуло, В. Ф. Коммерческое право : учеб. для вузов / В. Ф. Попондопуло, В. Ф. Яковлева. — М. : Норма, 2002. — 800 с.

Popondopulo, V. F. Kommercheskoe pravo [Commercial law] : ucheb. dlya vuzov / V. F. Popondopulo, V. F. Yakovleva. — M. : Norma, 2002. — 800 p.

MARYIA DAVYDZENKA, MAKSIM SHILO

**SYSTEMATIC PROFITING AS SIGN
OF INDIVIDUAL ENTREPRENEURSHIP**

Author affiliation. *Maryia DAVYDZENKA, Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus); Maksim SHILO (max.94.09@mail.ru), Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article addresses the issue of improving the civil legislation of the Republic of Belarus and the Russian Federation revealing the essence of systematic profit making as a feature of individual entrepreneurial activity. Recommendations are given for improving the legislation in the field of the research concerned.

Keywords: systematic profiting; administrative liability; individual entrepreneurship.

UDC 347.1

*Статья поступила
в редакцию 14.04. 2018 г.*

<http://edoc.bseu.by>

Т. А. СИГАЕВА

**СУБЪЕКТНЫЙ СОСТАВ СПОРОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ
ИЗ ДОГОВОРОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Статья посвящена определению субъектного состава спора, возникающего из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом, и его характеристике. Автором рассматриваются его признаки, исследуется проблема соотношения сторон организационного и организуемого соглашений. Анализируются и обобщаются идеи, существующие в юридической науке, обосновывается мнение автора по данному вопросу. Используются общие и частные методы познания: анализ, синтез, индукция,

Татьяна Адамовна СИГАЕВА (296405@tut.by), кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

дедукция, сравнительно-правовой и др. На основе установленного субъектного состава договора об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом определяются надлежащие стороны правовых конфликтов, возникающих из него, делается вывод о том, что ими являются перевозчик и грузоотправитель.

Ключевые слова: хозяйственные споры; договоры об организации перевозки; субъекты споров.

УДК 347.92

Одной из наиболее распространенных категорий судебных дел в сфере транспорта являются споры, юридическим основанием которых выступает договор об организации перевозки грузов. К ним относятся конфликты о взыскании неустойки за неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров для выполнения перевозок, непредъявление грузов, неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров или отказ его от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров и др. В связи с данным обстоятельством исследование процессуальных особенностей судопроизводства по спорам, возникающим из договоров об организации перевозки грузов, представляется актуальным. Процессуальная форма обуславливается материально-правовой природой спора или иного дела. Выявление содержания споров, в том числе субъектного состава, имеет значение для правильного разрешения любой категории судебных дел.

В данной сфере существует значительное количество проблем, требующих решения. В советское время вопрос субъектного состава споров, возникающих из договоров об организации перевозки грузов, не рассматривался, так как в законодательстве не было закреплено данное соглашение, а основанием возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке являлся план (ст. 367, 370 Гражданского кодекса БССР 1964 г.). После принятия Гражданского кодекса Республики Беларусь 1998 г. (далее — ГК), предусмотревшего договор об организации перевозки грузов (ст. 752), исследований на данную тему не проводилось. Вопрос о сторонах договора об организации перевозки грузов нашел отражение в немногочисленных учебных изданиях [1]. Не изучался вопрос о субъектном составе споров, возникающих из данного основания, и в Российской Федерации. Однако в отличие от Беларуси здесь проводились исследования по данной тематике. Среди авторов, посвятивших свои труды данной проблематике, следует назвать В. В. Витрянского, В. А. Егiazарова, О. В. Карпеева, К. А. Кирсанова, С. Ю. Морозова, Е. Б. Подузову и др. [2 — 7]. Их работы нацелены на отражение российского уклада экономики и права, результаты которых невозможно применить в белорусской нормотворческой и правоприменительной практике без переосмысления. В настоящей работе мы хотели бы заострить внимание на одном из основных вопросов правовой природы споров, возникающих из договоров об организации перевозки грузов, — определении и характеристике их субъектного состава.

Исследуя субъектный состав хозяйственных споров, И. М. Зайцев выделил три его признака: 1) юридическая личность, поскольку она выражает материальную правосубъектность организаций, их потенциальную возможность участвовать в спорах и отстаивать собственные интересы, а также равенство в юридическом конфликте; 2) легитимация, так как она персонифицирует их в надлежащих субъектов спора, указанных в нормах права; 3) юридический интерес, заключающийся в том, что результаты его урегулирования или разрешения спора отразятся на правах и обязанностях субъектов [8, 45, 47, 50]. С точкой зрения И. М. Зайцева можно согласиться лишь в части двух по-

следних указанных признаков участников юридического спора. Что касается первого, то, на наш взгляд, он оправдан для того времени, когда проводил свои исследования автор, и сегодня не соответствует действующему законодательству. Правовое регулирование субъектного состава хозяйственных конфликтов за последнее время претерпело изменения и не ограничивается юридическими лицами. Кроме того, следует согласиться с мнением Д. Зарицкого о том, что равенство сторон спора обусловлено не их правосубъектностью, а в большинстве споров принципом равенства участников гражданских право-вых отношений. Но поскольку хозяйственные споры возникают также из публичных право-вых отношений, основанных на началах субординации, то равенство вообще не относится к существенным признакам спора [9, 121]. В этой связи более актуальным представляется выделить материальную право-способность как основание для участия субъекта в споре о праве.

Согласно ст. 752 Гражданского кодекса Республики Беларусь по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Исходя из данного определения субъектный состав споров, возникающих из данного основания, представляют перевозчик и грузовладелец.

В соответствии с пунктами 1–2 Устава Белорусской железной дороги, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2009 г., транспортная организация является юридическим лицом и, следовательно, правоспособна. Между тем она создана в сложной организационно-правовой форме. Это подчиненное Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь государственное объединение, в состав которого входят организации, занятые основной, вспомогательной и иной деятельностью на железнодорожном транспорте общего пользования. К ним относятся отделения железной дороги, транспортно-экспедиционная, строительно-монтажная, ресурсо-обеспечивающая, эксплуатационная, расчетная и другие организации. Всего 29 юридических лиц.

Особое значение в возникновении право-вых отношений по перевозке груза имеют структурные подразделения отделений БЖД — железнодорожные станции. Многие из них открыты для выполнения грузовых операций: на них осуществляются прием грузов к перевозке и его выдача. Железнодорожные станции участвуют в исполнении организационных договоров перевозки, а также заключении договора перевозки груза. Их правообразующая роль в свое время явилась предметом обсуждения в юридической литературе. Была высказана идея, что железнодорожные станции самостоятельно выступают в имущественном обороте от своего имени, являются субъектами права [10, 148]. Если ей следовать, то их нужно признать субъектами споров, возникающих из договоров об организации перевозки грузов. Однако мы не придерживаемся этого взгляда и разделяем критику, приведенную по этому поводу В. П. Морозом: «Право выступления в гражданском обороте от своего имени можно рассматривать только в качестве признака юридического лица как субъекта права, коим железнодорожная станция не является. Она, производя... указанные операции, выступает не как самостоятельная организация, а как линейное подразделение железной дороги. Только железная дорога выполняет роль перевозчика..., следовательно, только она и является стороной в договоре перевозки...» [11, 91].

Организации, к которым относятся железнодорожные станции, являются юридическими лицами, созданными в форме унитарных предприятий (транспортное республиканское унитарное предприятие «Минское отделение Белорусской железной дороги», транспортное республиканское унитарное предприятие «Брестское отделение Белорусской железной дороги» и др.).

Традиционно в транспортном праве в качестве грузовладельца рассматриваются как грузоотправитель, так и грузополучатель. В их роли могут выступать любые субъекты права, включая Республику Беларусь и ее административные территориальные единицы. Вместе с тем на практике чаще всего ими являются юридические лица, созданные в типичных организационно-правовых формах, и индивидуальные предприниматели. Физическое лицо, не обладающее статусом индивидуального предпринимателя, также может выступать в роли грузовладельца. Определение их правоспособности подчинено общим правилам и сложностей в большинстве случаев не вызывает.

Правоспособность участников спора конкретизируется с помощью легитимации. По общему правилу, правомерность участия стороны, заявляющей притязания, определяется наличием права или охраняемого интереса, а также его нарушением либо оспариванием, легитимация стороны, привлекаемой к ответу, — наличием корреспондирующей обязанности и ее неисполнением.

В юридической науке дискуссионным является вопрос о том, может ли являться стороной договора об организации перевозки грузов грузополучатель. Здесь мнения представителей юридической науки разделились. По мнению одних ученых сторонами организационного договора могут быть только стороны организуемого им правоотношения, т. е. если сторонами договора перевозки груза (организуемого правоотношения) выступают перевозчик и грузоотправитель, то они же являются сторонами и договора об организации перевозки грузов. К представителям данной позиции относятся К. А. Кирсанов, Е. Б. Подузова и др. [5, 18; 7, 16, 45]. Другие ученые полагают, что субъектный состав организационных договоров не ограничивается сторонами организуемого договора. К сторонникам данной идеи относятся О. В. Карпеев, С. Ю. Морозов и др. [4, 53; 6, 21—22, 64]. Вопрос осложняется тем, что в юридической науке дискуссионным является вопрос о содержании договора об организации перевозки грузов, высказываются идеи о включении в сферу регулирования отношений, связанных с организацией выдачи грузов, подачей транспортных средств под выгрузку. В этой связи логичным представляется рассматривать грузополучателя как сторону договора об организации перевозки грузов. Вместе с тем для отношений, связанных с перевозками грузов, характерна множественность лиц. Это обусловлено в частности связью договоров перевозки с договорами купли-продажи (поставки). Рассматривая договор об организации перевозки грузов как разновидность организационных, рамочных соглашений, исследователи иногда указывают на неопределенность его участников, допускают возможность присутствия в нем третьих лиц, которые из договора об организации перевозки грузов получают право на заключение реального договора перевозки груза.

«...Договор об организации перевозок грузов относится к категории рамочных организационных договоров. Такого рода договоры предполагают систематическое заключение организуемых договоров (в данном случае договоров перевозки грузов) между теми же субъектами (перевозчиком и грузовладельцем). Между тем договор перевозки грузов всегда заключается с грузоотправителем, который может и не являться грузовладельцем. Получается, что субъекты организационного и организуемого правоотношений совпадают не полностью. На каком же основании грузоотправитель, не являющийся гру-

зовладельцем и не заключивший договора об организации перевозок грузов, получает право заключить договор перевозки грузов на условиях договора об организации перевозок? Не является ли он третьим лицом, в пользу которого заключен договор? В этом аспекте существует некая неопределенность», — пишет С. Ю. Морозов [6, 232].

По нашему мнению, исходя из определения договора об организации перевозки грузов, закрепленного в ст. 752 ГК, грузополучатель не может являться стороной договора об организации перевозки грузов. Данным соглашением регулируется организация отношений сторон главным образом на этапе подачи транспортных средств и предъявления грузов к перевозке. К его существенным условиям относятся условия в частности об объемах и сроках предъявления грузов к перевозке. В силу пункта 3 ст. 289 ГК обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц). Грузополучатель не может посредством своего участия в договоре об организации перевозки грузов обязать грузоотправителя подать грузы в определенном объеме, сроки и т. п. К тому же объективно он находится, как правило, на удаленном расстоянии от места предъявления транспортных средств и грузов к перевозке и лишен возможности осуществлять (контролировать) производство соответствующих операций.

Думается, что сторонами договора об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом будут являться стороны организуемого им отношения — договора перевозки груза — перевозчик и грузоотправитель. Интересы грузовладельца в привлечении иных субъектов в процедуры заключения и исполнения договоров об организации перевозки грузов и перевозки груза могут быть удовлетворены посредством использования традиционных конструкций посреднических договоров поручения, комиссии или экспедиции. При этом в зависимости от договора такой посредник вправе действовать как от своего имени, так и от имени грузовладельца. В первом случае он будет являться грузовладельцем (грузоотправителем) в договоре об организации перевозки грузов, договоре перевозки груза. Во втором случае, несмотря на то обстоятельство, что посредник будет фактически заключать соответствующий транспортный договор, предъявлять грузы к перевозке и пр., юридически стороной этого договора будет являться лицо, в интересах которого он действует. При этом правовое положение этого лица будет соответствовать статусу грузовладельца (грузоотправителя) в соответствующем транспортном договоре.

Вместе с тем высказывая мнение о том, что стороны договора об организации перевозки грузов и договора перевозки груза совпадают, мы находим сомнительной идею о том, что состав организационного и организуемого правоотношения совпадает всегда. Согласно ст. 753 ГК узловое соглашение является одним из организационных договоров, направленных на систематическую организацию исполнения договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении. Сторонами узлового соглашения являются перевозчики разных видов транспорта; сторонами договора перевозки груза — грузоотправитель и перевозчик.

Таким образом, сторонами организационных соглашений могут быть как стороны организуемого отношения, так и иные субъекты. При этом участие сторон в организационном соглашении не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем. В то же время субъектный состав договора об организации перевозки груза и договора перевозки груза совпадает.

Заинтересованность является правовой базой легитимации. Определяя надлежащие стороны, одновременно мы выявляем заинтересованных лиц. В

правовых конфликтах, возникающих из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом, ими являются перевозчик и грузоотправитель. Их конкретное положение в споре определяется принадлежностью нарушенного права и корреспондирующей неисполненной обязанностью.

Соответственно перевозчик и грузоотправитель будут являться надлежащими сторонами конфликтов, возникающих из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Итак, субъектный состав споров, возникающих из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом, обусловлен субъектным составом данного соглашения. Сторонами договора об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом будут являться стороны организуемого им отношения — договора перевозки груза — перевозчик и грузоотправитель. Грузополучатель не является стороной договора об организации перевозки грузов. Перевозчик и грузоотправитель будут являться надлежащими сторонами конфликтов, возникающих из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Литература

1. Гражданское право : учеб. : в 3 т. / под ред. В. Ф. Чигира. — Минск : Амалфея, 2008–2011. — Т. 2. — 2010. — 960 с.
2. Брагинский, М. И. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — 910 с.
3. *Braginskiy, M. I.* Dogovoryi o perezovke, buksirovke, transportnoy ekspeditsii i inyih uslugah v sfere transporta [Contracts for carriage, haulage, forwarding service and other transportation services] / M. I. Braginskiy, V. V. Vitryanskiy. — M. : Statut, 2003. — 910 p.
4. Егiazаров, В. А. Транспортное право / В. А. Егiazаров. — М. : Юстицинформ, 2002. — 528 с.
5. *Egiazarov, V. A.* Transportnoe pravo [Transport Law] / V. A. Egiazarov. — M. : Yustitsinform, 2002. — 528 p.
6. Карпеев, О. В. Правовое регулирование организации перевозки в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. В. Карпеев. — Ульяновск, 2013. — 262 л.
7. *Karpeev, O. V.* Pravovoe regulirovanie organizatsii perezovki v pryamom smeshannom soobschenii [Legal Regulation of Carriage of Freight in a Direct Mixed Transportation] : dis. ... kand. jurid. nauk : 12.00.03 / O. V. Karpeev. — Ulyanovsk, 2013. — 262 l.
8. Кирсанов, К. А. Правовое регулирование организационных отношений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / К. А. Кирсанов ; Урал. гос. юрид. акад. — Екатеринбург, 2008. — 27 с.
9. *Kirsanov, K. A.* Pravovoe regulirovanie organizatsionnykh otnosheniy [Legal Regulation of Organisational Relations] : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk : 12.00.03 / K. A. Kirsanov ; Ural. gos. jurid. akad. — Ekaterinburg, 2008. — 27 p.
10. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. — М. : Норма, 2011. — 352 с.
11. *Morozov, S. Yu.* Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov [The System of Contracts for Carriage of Freight] / S. Yu. Morozov. — M. : Norma, 2011. — 352 p.
12. Подузова, Е. Б. Организационные договоры в гражданском праве / Е. Б. Подузова. — М. : Проспект, 2014. — 184 с.
13. *Poduzova, E. B.* Organizatsionnyye dogovoryi v grazhdanskom prave [Organisational Contracts in Civil Law] / E. B. Poduzova. — M. : Prospekt, 2014. — 184 p.
14. Зайцев И. М. Сущность хозяйственных споров / И. М. Зайцев. — Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1974. — 157 с.
15. *Zaytsev I. M.* Suschnost hozyaystvennykh sporov [The Essence of Economic Disputes] / I. M. Zaytsev. — Saratov : Izd-vo Sarat. un-ta, 1974. — 157 p.
16. Зарицкий, Д. Некоторые аспекты правового спора, влияющие на подведомственность дел / Д. Зарицкий // Вестн. Высш. Хоз. Суда Респ. Беларусь. — 2004. — № 3. — С. 115–127.

Zaritskiy, D. Nekotorye aspektyi pravovogo spora, vliyayuschie na podvedomstvennost del [Certain Aspects of a Legal Dispute Influencing the Jurisdiction of Cases] / D. Zaritskiy // Vestn. Vyissh. Hoz. Suda Resp. Belarus. — 2004. — N 3. — P. 115–127.

10. *Шилкина, М. В.* Особенности правосубъектности железной дороги / М. В. Шилкина // Материальное право и процессуальные средства его защиты : Межвуз. темат. сб. / Калинин. гос. ун-т. ; редкол. : Р. Е. Гукасян (отв. ред.) [и др.]. — Калинин, 1981. — С. 146–151.

Shilkina, M. V. Osobennosti pravosub'ektnosti zheleznoy dorogi [Specific Features of Legal Standing of a Railway] / M. V. Shilkina // Materialnoe pravo i protsessualnyie sredstva ego zaschityi : Mezhvuz. temat. sb. / Kalinin. gos. un-t. ; redkol. : R. E. Gukasyan (otv. red.) [i dr.]. — Kalinin, 1981. — P. 146–151.

11. *Мороз, В. П.* Правовой статус участников железнодорожной перевозки груза / В. П. Мороз. — Минск : Лекция, 1998. — 175 с.

Moroz, V. P. Pravovoy status uchastnikov zheleznodorozhnoy perezovzki gruzha [Legal Status of the Parties to the Carriage of Freight by Railway] / V. P. Moroz. — Minsk : Lektsiya, 1998. — 175 p.

TATSIANA SIHAYEVA

***PARTIES TO DISPUTES ARISING FROM CONTRACTS
FOR RAILWAY FREIGHT CARRIAGE***

Author affiliation. *Tatsiana SIHAYEVA* (296405@tut.by), *Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus)*.

Abstract. The article identifies the parties to a dispute arising from the contracts for carriage of freight by railway and characterizes them. The author examines their features, the problem of the correlation of the parties to the organizational and organized contracts. The ideas existing in the legal science are analyzed and summarized; the author's opinion on this issue is substantiated. The author uses general and specific methods of cognition: analysis, synthesis, induction, deduction, comparative legal method, etc. Based on the identified parties to the contract for carriage of freight by railway, the appropriate parties to legal conflicts arising from it are determined; the conclusion is drawn that they are the carrier and the shipper.

Keywords: economic disputes; contracts for freight carriage; parties to disputes.

UDC 347.92

*Статья поступила
в редакцию 15.01. 2018 г.*