

УДК 347.921

<http://edoc.bseu.by/>

T. Sigaeva
E. Chichina
BSEU (Minsk)

CONTRACTING PARTIES TO CONTRACTS FOR ORGANIZATION OF CARGO TRANSPORTATION ON NON-PUBLIC RAILWAY TRACKS AND DISPUTES ARISING FROM THEM

The article is devoted to determining the parties to the contracts for organization of transportation of goods on non-public railways: the contract for the operation of a non-public railroad; the contract for the supply and cleaning of wagons; a non-defined agreement concluded between the owner of the non-public railway and the counterparty when the counterparty is serviced by the locomotive of the owner of the non-public railway or by that of the counterparty; a non-defined agreement concluded between a cargo owner not having non-public railway tracks, warehouses and loading platforms, the owner of a non-public railway, counterparty or user and carrier in case of occasional work, as well as disputes arising out of such agreements. As part of study, the author makes proposals aimed at improving legislation in this area.

Keywords: railway; non-public tracks; contract for the supply and cleaning of wagons; contract for the operation of a non-public railway; rail transportation; organization of cargo transportation; disputes in the field of transportation; conflicts on the railway; parties to contractual disputes on the operation of a railway access road; parties to contractual disputes on the supply and cleaning of wagons.

Т. А. Сигаева
кандидат юридических наук, доцент
Е. В. Чичина
кандидат юридических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

СУБЪЕКТНЫЙ СОСТАВ ДОГОВОРОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И СПОРОВ, ИЗ НИХ ВОЗНИКАЮЩИХ

Статья посвящена определению субъектного состава договоров об организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования: договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; договора на подачу и уборку вагонов; непоименованного соглашения, заключаемого между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента; непоименованного соглашения, заключаемого между грузовладельцем, не имеющим железнодорожных путей необщего пользования, складов и погрузочно-разгрузочных площадок, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем и перевозчиком при эпизодическом характере работы, а также споров, основанием возникновения которых являются данные договоры. В ходе исследования автором вносятся предложения, направленные на совершенствование законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: железная дорога; пути необщего пользования; договор на подачу и уборку вагонов; договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; железнодорожные перевозки; организация перевозок грузов; споры в сфере перевозок; конфликты на железной дороге; стороны в договорных спорах по эксплуатации железнодорожного подъездного пути; стороны в договорных спорах по подаче и уборке вагонов.

Введение. В большинстве случаев отношения по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом возникают между их участниками на местах необщего пользования. В их состав, исходя из п. 3 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (в ред. 10.07.2015 г.) (далее — УЖТ), входят железнодорожные пути необщего пользования. Они играют огромную роль в обеспечении эффективной и непрерывной доставки грузов железнодорожным транспортом. На них выполняется значительное количество начально-конечных операций¹. 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 эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования) 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» [1, с. 3].

Для регулирования отношений по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования законодательство предусматривает: договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; договор на подачу и уборку вагонов; непоименованное соглашение, заключаемое между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента; непоименованное соглашение, заключаемое между грузовладельцем, не имеющим железнодорожных путей необщего пользования, складов и погрузочно-разгрузочных площадок, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем и перевозчиком при эпизодическом характере работы. Одной из распространенных категорий дел в судах, рассматривающих экономические дела, являются споры о возмещении убытков, причиненных необеспечением перевозчиком сохранности перевозимого груза. Анализ судебной практики свидетельствует о том, что неисполнение обязанностей участниками перевозок, вызвавшее данные убытки, зачастую возникает не на этапе исполнения договора перевозки груза, а договоров, заключение которых предшествует его возникновению. В то же время имеют место и иные юридические 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 Республике Беларусь научных исследований по данной проблеме не проводилось. Ее отдельные аспекты затрагивались в работах ученых Российской Федерации [2, 3 и др.], а также эпохи СССР [1 и др.]. Они требуют переосмысления с учетом современных белорусских реалий. В связи с данным обстоятельством исследование особенностей судопроизводства по спорам, возникающим из договоров об организации перевозки грузов на железнодорожных путях необщего пользования, представляется актуальным. Процессуальная форма обуславливается материально-правовой природой

¹ В 50-е гг. XX в. в СССР на железнодорожных подъездных путях необщего пользования выполнялось 80 % всех грузовых операций [1, с. 3]. В настоящее время в России более 80 % грузопотока зарождается и погашается на путях необщего пользования [2, 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.

спора или иного дела. Выявление содержания споров, в том числе субъектного состава, имеет значение для правильного определения их легитимированных участников и разрешения любой категории судебных дел. Определение качественных характеристик субъектного состава содействует установлению гражданской и процессуальной правоспособности, являющейся необходимой предпосылкой для участия в юридических конфликтах.

Основная часть. Сторонами договора на эксплуатацию железнодорожного пути не общего пользования и, как следствие, споров, из него возникающих, исходя из п. 73 УЖТ, абз. 4 ч. 3 п. 10 Правил эксплуатации железнодорожных путей не общего пользования, являются перевозчик и ветвевладелец или контрагент (при обслуживании железнодорожного пути не общего пользования локомотивом контрагента). В качестве перевозчика, согласно ст. 123¹–123² ГК, п. 1 Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога», утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2009 г. № 19 (в ред. от 10.04.2018 г.) выступает государственное объединение «Белорусская железная дорога» и организации, входящие в ее состав. В роли ветвевладельца, согласно абз. 2 п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей не общего пользования, может выступать исключительно организация, которой принадлежит железнодорожный путь не общего пользования, непосредственно примыкающий к железнодорожному пути общего пользования, за исключением владельца инфраструктуры.

Согласно ст. 15 Закона «О железнодорожном транспорте», п. 67 УЖТ строительство железнодорожных путей не общего пользования производится по согласованию с БЖД за счет средств заинтересованных лиц. В соответствии с п. 68 УЖТ открытие для постоянной эксплуатации вновь построенного железнодорожного пути не общего пользования и подача на этот путь железнодорожного подвижного состава допускаются после принятия железнодорожного пути не общего пользования в эксплуатацию. Подача вагонов на железнодорожные пути не общего пользования в период их строительства допускается на условиях временного соглашения между перевозчиком и организацией, осуществляющей его строительство, отвечающей за сохранность груза, железнодорожного подвижного состава, своевременный возврат его и обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Последняя норма, на наш взгляд, не учитывает интересы заказчиков строительства путей не общего пользования, так как заключение данного соглашения не предполагает их участия. В то же время фактически здесь возникают эксплуатация путей не общего пользования, износ активов и потенциальные издержки. Полагаем, что совершение данного соглашения должно осуществляться с участием заказчика строительства путей не общего пользования. В ч. 2 п. 68 УЖТ представляется целесообразным внести соответствующее дополнение.

Эксплуатация железнодорожных путей не общего пользования является сложным технологическим процессом, для обеспечения которого выпуском 52 Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, утвержденного постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 25 ноября 2003 г. № 147 (раздел «Железнодорожный транспорт и метрополитен») предусмотрено несколько десятков специальных работ и профессий (обходчик пути, наладчик, осмотровщик вагонов, пломбировщик, приемщик, уборщик и др.). Индивидуальный предприниматель, согласно п. 2 Указа Президента Республики Беларусь от 18 июня 2005 г. № 285 «О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности», для осуществления своей деятельности вправе привлекать не более трех физических лиц по трудовым или гражданско-правовым договорам. С высокой степенью вероятности его предпринимательская деятельность для реализации которой может возникнуть необходимость в перевозках, не вызовет надобности во владении путями не общего пользования. Вместе с тем деятельность по их эксплуатации, с нашей точки зрения, не явля-

ется предпринимательской ввиду отсутствия конституирующего признака — направленности на извлечение прибыли. Вследствие данного обстоятельства ограничения, установленные Указом Президента Республики Беларусь от 18 июня 2005 г. № 285 «О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности», здесь не актуальны. Согласно ст. 13 Конституции Республики Беларусь, государство осуществляет регулирование экономической деятельности в интересах человека и общества; обеспечивает направление и координацию государственной и частной экономической деятельности в социальных целях. Данному нормированию соответствует, в частности, установление ограничений в формах осуществления банковской и страховой деятельности юридическими лицами. Однако установление ограничений для эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования исключительно организациями скорее отражает сложившуюся практическую ситуацию, но не обосновано целями регулирования экономики, предусмотренными Основным Законом Республики Беларусь. В современных условиях либерализации экономики и развития предпринимательской инициативы сохранение данного ограничения представляется не актуальным; предлагаем его устранить. Для сравнения: в Российской Федерации индивидуальные предприниматели могут владеть не только железнодорожными путями необщего пользования, но и объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (ст. 2 Федерального закона «Устав железных дорог Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ; ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ).

В отношении контрагента законодательство не содержит подобных ограничений. Исходя из п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, п. 3 УЖТ, в его качестве могут выступать как юридические, так и физические лица. Разница между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом состоит в том, что первый владеет железнодорожным путем необщего пользования, примыкающим непосредственно к железнодорожному пути общего пользования, а второй — железнодорожным путем необщего пользования, примыкающим к железнодорожному пути общего пользования через другой железнодорожный путь необщего пользования. Однако технологические и правовые особенности эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от назначения железнодорожного пути, к которому они примыкают, не вызывают, на наш взгляд, причин для того, чтобы в одном случае владельцем железнодорожного пути необщего пользования могли выступать юридические лица, а в другом — юридические и физические лица. Полагаем, что подобный подход законодателя не соответствует и нормам ст. 13 Конституции о равных правах и равных возможностях свободного использования способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. В то же время он противоречит ст. 23 Основного Закона Республики Беларусь о допустимости ограничения прав и свобод личности только в случаях, предусмотренных законом, в интересах национальной безопасности, общественного порядка, защиты нравственности, здоровья населения, прав и свобод других лиц. Представляется целесообразным в абз. 2 п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования внести изменения, предусмотрев, что в качестве владельца железнодорожного пути необщего пользования может выступать также индивидуальный предприниматель. Думается, что до внесения данных изменений ограничение для индивидуального предпринимателя на выступление в качестве стороны договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования не должно применяться как противоречащее нормам Конституции Республики Беларусь.

Физические лица, не имеющие статуса индивидуального предпринимателя, на наш взгляд, не могут выступать стороной договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Эта идея обусловлена тем обстоятельством, что эксплуатация

железнодорожных путей необщего пользования является видом хозяйствования, который, как отмечено выше, требует привлечения наемных работников. В связи с данным обстоятельством в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования физические лица, не имеющие статуса индивидуального предпринимателя, в качестве владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента выступать не могут.

Сторонами договора на подачу и уборку вагонов выступают, с одной стороны, перевозчик, с другой — контрагент (при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика) или пользователь. В качестве контрагента, как отмечено выше, исходя из п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, абз. 5–6 п. 3 УЖТ, могут выступать физические и юридические лица. По аргументам, изложенным выше, полагаем, что его в части физических лиц надлежит характеризовать как индивидуального предпринимателя. Что касается пользователя, то законодатель его точно не определяет. В абз. 4 п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования содержится дефиниция организации, использующей железнодорожный путь необщего пользования, принадлежащий владельцу инфраструктуры (пользователя) как грузоотправителя или грузополучателя, имеющих прирельсовый склад, погрузочно-разгрузочную площадку на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры, или в местах общего пользования. В то же время абз. 5–6 п. 3 УЖТ в качестве грузоотправителя или грузополучателя определяет физических или юридических лиц, осуществляющих отправление груза, багажа, грузобагажа, либо уполномоченных на их получение, и указанных в перевозочных документах. Думается, что в договоре на подачу и уборку вагонов в роли пользователя могут выступать физические и юридические лица. Данная идея обусловлена следующими аргументами. Во-первых, УЖТ, закрепляющий в качестве грузовладельцев физических и юридических лиц, исходя из п. 5 ст. 23 Закона Республики Беларусь от 17 июля 2018 г. № 130-З «О нормативных правовых актах», обладает высшей юридической силой по отношению к Правилам эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования. Во-вторых, основное различие между контрагентом и пользователем состоит в том, что первый владеет складами, погрузочно-разгрузочными площадками на путях необщего пользования, не принадлежащих владельцу инфраструктуры, а второй — теми же объектами на путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, или в местах общего пользования, которые в силу абз. 8 п. 3 УЖТ принадлежат также владельцу инфраструктуры. Однако субъект, который владеет железнодорожными путями необщего пользования, форма его собственности, организационно-правовая форма и прочие признаки не являются основанием для того, чтобы в одном случае его контрагентом могли выступать физические и юридические лица, а в другом — исключительно юридические лица. Подобный подход, на наш взгляд, является нарушением ч. 4 ст. 13 Конституции Республики Беларусь о равных возможностях свободного использования способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, а также абз. 5 ч. 2 ст. 2 ГК о принципе равенства участников гражданских отношений.

В целях ясности изложения нормативного правового акта, исключения различного толкования его предписаний и противоречий целесообразным представляется абз. 4 п. 2 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования изложить в редакции: «пользователь — грузоотправитель или грузополучатель, имеющие прирельсовый склад, погрузочно-разгрузочную площадку на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры, или в местах общего пользования».

Сторонами непоименованного соглашения, заключаемого между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контра-

гента по аргументам, приведенным выше, являются физические и юридические лица. При этом владелец железнодорожного пути необщего пользования — физическое лицо — должен обладать статусом индивидуального предпринимателя.

Сторонами непоименованного соглашения, заключаемого между грузовладельцем, не имеющим железнодорожных путей необщего пользования, складов и погрузочно-разгрузочных площадок, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем и перевозчиком при эпизодическом характере работы являются физические и юридические лица. При этом, как отмечено выше, в роли перевозчика выступает юридическое лицо — БЖД, в качестве владельца железнодорожного пути необщего пользования — юридические лица и индивидуальные предприниматели, в ипостаси грузовладельца — физические и юридические лица, в качестве контрагента или пользователя — физические или юридические лица, причем если контрагент является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, то в его качестве могут выступать юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Выявленный субъектный состав договоров по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования обуславливает легитимированный субъектный состав споров, из них возникающих. Конкретное положение стороны в конфликте определяется принадлежностью неисполненной (ненадлежащее исполненной) обязанности и нарушенного (оспоренного) права.

Заключение. Таким образом, субъектный состав договоров по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования и споров, из них возникающих, образуют в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования: перевозчик — юридическое лицо, ветевладелец — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель; в договоре на подачу и уборку вагонов: перевозчик — юридическое лицо, контрагент или пользователь — юридическое или физическое лицо, причем если контрагент является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, то в его качестве может выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель; в непоименованном соглашении, заключаемом между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента: ветевладелец — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, контрагент — юридическое или физическое лицо, причем если контрагент является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, то в его качестве может выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель; в непоименованном соглашении, заключаемом между грузовладельцем, не имеющим железнодорожных путей необщего пользования, складов и погрузочно-разгрузочных площадок, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем и перевозчиком при эпизодическом характере: грузовладелец — юридическое или физическое лицо; владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь — юридическое или физическое лицо, причем если в соглашении участвует ветевладелец или контрагент является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, то в их качестве может выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, перевозчик — юридическое лицо.

Источники

1. *Александрова, К. И.* Гражданско-правовые вопросы эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / К. И. Александрова ; Ленинград. гос. ун-т им. А. А. Жданова. — Ленинград, 1955. — 16 с.

Aleksandrova, K. I. Civil and legal issues of the operation of non-public railway access roads : abstr. of the diss. ... of candidate of legal sciences : 12.00.03 / K. I. Alexandrova ; Leningrad State Univ. named after A. A. Zhdanov. — Leningrad, 1955. — 16 p.

2. *Гарлицкий, Е. И.* Совершенствование технологии обслуживания железнодорожных путей необщего пользования : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.08 / Е. И. Гарлицкий ; Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. — М., 2015. — 24 с.

Garlitsky, E. I. Improving the technique of servicing non-public railway lines : abstr. of the diss. ... of candidate of legal sciences : 05.22.08 / E. I. Garlitsky ; Moscow state Univ. of Railways of the Min. of Railways of the Russ. Federation. — М., 2015. — 24 p.

3. *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.

4. *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.

5. *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.

Sigaeva, T. A. Disputes arising from contracts for the carriage of goods by rail: proceeding in economic courts of the first instance / T. A. Sigaeva. — Minsk : Law and Economics, 2010. — 211 p.

Статья поступила в редакцию 10.12.2019 г.

УДК 340.134

<http://edoc.bseu.by/>

I. Skorokhod
BSEU (Minsk)

LAW QUALITY CONSTITUTIONAL CRITERIA

The article is devoted to the constitutional requirements for the quality of laws adopted in the Republic of Belarus. The purpose of the article is to establish constitutional criteria for the quality of laws. The author gives a generalized description of the constitutional provisions that determine the quality of laws. The conclusion about the dynamics and expansion of constitutional criteria for the quality of laws is substantiated. A fundamental criterion for the quality of laws is their focus on ensuring, implementing, protecting the rights and freedoms of man and citizen.

Keywords: constitution; law; criteria for the quality of laws; legal requirements; preamble; principles of law; legislative process; legislative initiative; the president; parliament.

И. Г. Скороход
кандидат юридических наук
БГЭУ (Минск)

КОНСТИТУЦИОННЫЕ КРИТЕРИИ КАЧЕСТВА ЗАКОНА

Статья посвящена конституционным требованиям к качеству законов, принимаемых в Республике Беларусь. Целью статьи является установление конституционных критериев качества законов. Автор дает обобщенную характеристику конституционных положений, определяющих качество законов. Обосновывается вывод о динамике и расширении конституционных критериев качества законов. Основопологающим критерием качества законов является их направленность на обеспечение, реализацию, защиту прав и свобод человека и гражданина.

Ключевые слова: конституция; закон; критерии качества законов; требования к законам; преамбула; принципы права; законодательный процесс; законодательная инициатива; Президент; Парламент.