

Chekmareva, A. V. Protection of the rights of the claimant, the debtor and other persons in enforcement proceedings : abstr. of the diss. ... of candidate of law sciences : 12.00.15 / A. V. Chekmareva. — Saratov, 2003. — 28 p.

7. *Валеев, Д. Х.* Система процессуальных гарантий прав граждан и организаций в исполнительном производстве : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.15 / Д. Х. Валеев. — Екатеринбург, 2009. — 53 с.

Valeev, D. Kh. The system of procedural guarantees of the rights of citizens and organizations in enforcement proceedings : abstr. of the diss. ... of dr of law sciences : 12.00.15 / D. Kh. Valeev. — Yekaterinburg, 2009. — 53 p.

8. *Генн, Ю. В.* Участники исполнительного производства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.15 / Ю. В. Генн. — Саратов, 2002. — 31 с.

Gepp, Yu. V. Participants in enforcement proceedings : abstr. of the diss. ... of candidate of law sciences : 12.00.15 / Yu. V. Gepp. — Saratov, 2002. — 31 p.

9. *Валеев, Д. Х.* Процессуальное положение лиц, участвующих в исполнительном производстве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.15 / Д. Х. Валеев. — Казань, 1999. — 31 с.

Valeev, D. Kh. Procedural position of persons participating in enforcement proceedings : abstr. of the diss. ... of candidate of law sciences : 12.00.15 / D. Kh. Valeev. — Kazan, 1999. — 31 p.

Статья поступила в редакцию 02.12.2020 г.

УДК 347.463

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

T. Sihayeva
BSEU (Minsk)

ORGANIZATIONAL CONTRACTS FOR TRANSPORTATION BY RAIL IN THE CONTEXT OF THE INTEGRATION PROCESSES IN THE EAEU MEMBER STATES

The author raises in this article the issue of the need for a significant number of contractual forms in the legislation that provide the organization of cargo transportation by rail. They define the agreements regulating the relations at this stage of transportation of goods and identify the conditions that make up their content. The legislation of the Republic of Belarus and of the EAEU member states is studied, as well as the ideas of legal scholars. Proposals are made to improve legislation. The author comes to the conclusion that it seems possible to consider as a single agreement the following: the contracts for organization of the carriage of goods and the contracts executed as per an application; the contracts for the operation of a non-public railway track and the ones for the supply and cleaning of wagons. It seems expedient to provide in the Civil Code an agreement on the organization of cargo transportation, to be concluded regardless of the presence (absence) of the need for systematic transportation of goods, as well as to introduce an agreement into special transport legislation to regulate relations on the organization of cargo transportation on public tracks.

Keywords: railway transportation of goods; contracts for the organization of cargo transportation; contract for the supply and cleaning of wagons; contract for the operation of a non-public railway track.

T. A. Sigaeva
кандидат юридических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ДОГОВОРЫ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ГОСУДАРСТВАХ — УЧАСТНИКАХ ЕАЭС

В статье автором ставится вопрос о необходимости наличия в законодательстве значительного количества договорных форм, опосредствующих организацию перевозок грузов железнодорож-

ным транспортом. Им определяются соглашения, регулирующие отношения на данном этапе перевозок грузов, выявляются условия, составляющие их содержание. Исследуется законодательство Республики Беларусь и государства — участников ЕАЭС, а также идеи ученых-правоведов. Вносятся предложения, направленные на совершенствование законодательства. Автор приходит к выводам о том, что представляется возможным: рассматривать как единый договор — договор об организации перевозки грузов и соглашение, оформляемое заявкой; договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов. Видится целесообразным предусмотреть в ГК договор об организации перевозок грузов, который бы заключался независимо от наличия (отсутствия) необходимости в осуществлении систематических перевозок грузов, а также ввести в специальное транспортное законодательство соглашение для регулирования отношений по организации перевозок грузов на путях общего пользования.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки грузов; договоры об организации перевозок грузов; договор на подачу и уборку вагонов; договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Введение. Для регулирования отношений, возникающих в связи с перевозками грузов железнодорожным транспортом, законодательство предусматривает значительное количество договоров. Основное внимание в исследованиях белорусских ученых направлено на договор перевозки груза. К ним относятся труды А. Н. Артюшенко [1], Д. В. Авчинкина, В. П. Дуюна, А. Н. Романович, В. П. Мороза, В. Г. Тихини и др. Организационные соглашения на железнодорожном транспорте в их работах комплексному анализу не подвергались, а некоторые из них и не затрагивались. С момента издания большинства трудов прошло значительное время. В настоящей работе мы хотели бы определить все договоры, которые опосредствуют грузоперевозочный процесс на железной дороге, сопоставить их по содержанию, определить присутствие (отсутствие) необходимости в каждом из них, учитывая законодательство государств — членов Евразийского экономического союза.

Основная часть. В соответствии со ст. 752 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — ГК), перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать договоры об организации перевозок. 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 груза для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. К ним, думается, допустимо отнести: соблюдение порядка подачи заявки (заказа) на выделение транспортных средств; минимальные и максимальные объемы грузов, предъявляемые к перевозке ежемесячно (подекадно, ежесуточно); графики подачи транспортных средств, их типов (моделей) и грузоподъемности; порядок погрузки (выгрузки); требования в отношении тары и упаковки; порядок взвешивания отправляемых (прибывающих) грузов; сроки уведомления грузовладельца о прибытии или о подходе грузов; виды механизмов, используемых при погрузочно-разгрузочных работах; пункт внесения платежей по перевозке; участие представителя перевозчика в выдаче груза; оповещение грузополучателя в порядке предварительной информации о подходе в его адрес грузов, промывки вагонов; сроки доставки грузов и др. [2, с. 345, 348–349; 3, с. 25]. Согласно ч. 3 п. 28 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), в его содержание допустимо включать и порядок обмена электронными документами между перевозчиком и грузовладельцами.

Договор об организации перевозки грузов призван урегулировать отношения по организации систематических перевозок грузов. Между тем, нерешенным остается вопрос об источнике опосредованности указанных отношений при разовом характере перевоз-

ки груза. Полагаем, что отношения по организации разовой перевозки груза железнодорожным транспортом регулируются соглашением, оформляемым заявкой (ст. 745 ГК, п. 19 УЖТ, п. 2 Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 января 2009 г. № 12 (далее — Правила приема заявок на перевозку грузов)).

Анализ содержания заявки (форма ГУ-12), содержащейся в Приложении 1 к Правилам приема заявок на перевозку грузов, позволяет прийти к выводу о том, что существенными условиями данного соглашения будут являться те же, что предусмотрены ст. 752 ГК для долгосрочного договора об организации перевозки грузов — объемы, сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки. Как следствие, юридическое содержание данного соглашения в части, определенной ими, будет совпадать с юридическим содержанием долгосрочного договора об организации перевозки грузов. В то же время, договором об организации разовой перевозки груза ввиду его типовой формы не представляется возможным урегулировать порядок расчетов, а также иные условия организации разовой перевозки грузов, имеющие не менее актуальное значение, чем таковые обладают для систематических перевозок. Схожие аргументы актуальны для регулирования организации перевозок грузов на других видах транспорта. Сущность любого договора определяется его целью. У договора об организации разовой перевозки груза она та же, что и у долгосрочного договора об организации перевозки: оба соглашения направлены на организацию перевозочного процесса. Их отличие состоит главным образом в частоте совершаемых операций. Представляется целесообразным на уровне ГК предусмотреть модель договора об организации перевозки (перевозок) груза (грузов), который бы заключался независимо от наличия (отсутствия) необходимости в осуществлении систематических перевозок грузов. Он представляется оптимальным правовым средством для урегулирования развивающихся рыночных отношений. Действующая типовая форма договора об организации разовой перевозки груза, утвержденная Правилами приема заявок на перевозку грузов, не позволяет юридически оформить условия организации перевозки, которые в соответствии с УЖТ допустимы уже сегодня [4, с. 39–40].

Предлагаемый вариант решения проблемы в некоторой степени будет способствовать унификации законодательства государств — членов Евразийского экономического союза. Статьей 10 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в ред. от 02.08.2019 г.), ст. 38 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 г. № 266 «О железнодорожном транспорте», ст. 16 Устава железной дороги Кыргызской Республики, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 2 июня 2000 г. № 315 (в ред. от 24.04.2006 г.) предусматривается заключение долгосрочного договора об организации систематических перевозок грузов железнодорожным транспортом.

На путях необщего пользования отношения участников организации перевозок грузов регулируются договорами на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и на подачу и уборку вагонов [5, с. 612].

В законодательстве отсутствует определение договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Требования к его содержанию содержатся в актах законодательства различного уровня. Анализ их, а также правовых идей позволяет сделать вывод о том, что содержание договора на эксплуатацию железнодорожного 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 погрузоч-

но-разгрузочных работ, расстоянии подачи и уборки вагонов, порядке расчетов, правилах изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования, сроке действия договора. В содержание могут входить и другие положения. Легальное определение данного договора должно иметь в законодательстве единую форму.

Помимо договоров об организации перевозок грузов и на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, законодательство для регулирования отношений, связанных с подачей транспортных средств и предъявлением грузов к перевозке, предусматривает договор на подачу и уборку вагонов. Анализ его норм позволяет прийти к выводу о том, что его содержание составляют условия аналогичные тем, что составляют содержание договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования. Не отмечают различия в их содержании и исследователи-правоведы [2, с. 362–363; 6, с. 261–279]. Примечательными представляются нормы ст. 61 Устава железной дороги Кыргызской Республики, утвержденного постановлением Правительства Кыргызской Республики от 2 июня 2000 г. № 315 (в ред. от 24.04.2006 г.), о том, что обязанности и ответственность владельца подъездного пути и его контрагентов, с которыми заключается договор, связанный с подачей и уборкой вагонов, в части требований по организации перевозки грузов одинаковы.

Логичным представляется, что во многом единое правовое регулирование данных отношений должно найти выражение в едином наименовании опосредствующего их договора. Думается, что для нормирования отношений по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования мог бы использоваться единый договор с наименованием «на подачу и уборку вагонов».

Помимо договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов п. 75 УЖТ, п. 11 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) предусматривают заключение непоименованного договора между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и грузовладельцем, имеющим на территории владельца железнодорожного пути необщего пользования свой склад или примыкающий к его железнодорожному пути необщего пользования свой железнодорожный путь необщего пользования (контрагентом). Согласно п. 11 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, в договоре оговариваются порядок транспортного обслуживания контрагента, использования железнодорожного пути необщего пользования владельца железнодорожного пути необщего пользования, порядок подачи и уборки вагонов локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента на выставочные пути (с выставочных путей), ответственность за использование вагонов, контейнеров, их повреждение и другие вопросы. Исходя из п. 75 УЖТ, данное соглашение заключается при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом его владельца. Вместе с тем п. 11 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования допускает его заключение и при обслуживании подъездного пути локомотивом контрагента. Основываясь на принципах свободы экономической деятельности (ч. 4 ст. 13 Конституции) и договора (абз. 7 ч. 2 ст. 2 ГК), полагаем целесообразным внести соответствующее уточнение в п. 75 УЖТ.

В научной литературе данное соглашение не подвергалось глубокому анализу. В сравнении с содержанием договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов законодательство предъявляет здесь менее требований. Вместе с тем, как уже отмечалось выше, эксплуатация железнодорожного пути необщего пользования представляет собой не что иное, как подачу и уборку вагонов. Думается, что к данным операциям сводится и транспортное обслуживание

контрагента. В то же время в целях обеспечения надлежащей организации перевозки, безопасности и цикличности перевозочного процесса необходимым представляется урегулирование в нем условий о 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. Затруднительной может оказаться реализация данного соглашения, если в нем не урегулированы порядок расчетов, правила изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования, срок действия договора. На наш взгляд, предусмотренный п. 11 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования перечень существенных условий целесообразно уточнить с учетом предлагаемых нами условий. В то же время обоснованность установления такого условия, как ответственность за использование вагонов, контейнеров, их повреждение данным актом законодательства вызывает сомнение. Во-первых, вопрос об ответственности уже нашел частичное решение: ч. 2 п. 11 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования содержит императивную норму о том, что ответственность перед перевозчиком за использование, повреждение вагонов и контейнеров перевозчика несет владелец железнодорожного пути необщего пользования. В сфере договорного регулирования остается случай, когда контрагент арендует вагоны и контейнеры владельца подъездного пути необщего пользования. Во-вторых, он не определяет сущность договора и может решаться на основе общих правил об ответственности.

Полагаем, что непоименованный договор, заключаемый между владельцем подъездного пути необщего пользования и контрагентом по цели, которую преследуют его стороны, правовой природе и содержанию схож с договорами на эксплуатацию пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов, они регулируют организацию перевозок грузов железнодорожным транспортом. Условия, предусмотренные законодательством для последних, актуальны и для непоименованного соглашения, заключаемого владельцем подъездного пути необщего пользования и контрагентом, в случае его обслуживания локомотивом ветвевладельца или контрагента. Вместе с тем данное соглашение, на наш взгляд, содержит элементы договора о временном пользовании имуществом (контрагентом подъездными путями необщего пользования, принадлежащими ветвевладельцу) и является смешанным. В то же время отличием данного договора от договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов представляется порядок определения платы, которая подлежит передаче контрагентом в пользу владельца железнодорожного пути необщего пользования. При подаче и уборке вагонов локомотивом перевозчика применяются тарифы, установленные гл. 21 Инструкции о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории государств — членов Евразийского экономического союза, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки, утвержденной постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 18 июня 2019 г. № 51 (таб. 23). В силу ст. 7 Закона Республики Беларусь от 10 мая 1999 г. № 255-З «О ценообразовании» (в ред. от 11 июля 2014 г.), ст. 3 Закона Республики Беларусь от 16 декабря 2002 г. № 162-З «О естественных монополиях» (в ред. от 11.11.2019 г.), на услуги, оказываемые посредством использования инфраструктуры железнодорожного транспорта необщего пользования, регулируемые цены не применяются. В соответствии со ст. 6 Закона Республики Беларусь от 10 мая 1999 г. № 255-З «О ценообразовании», к отношениям сторон по непоименованному договору применя-

ются свободные тарифы, устанавливаемые по их соглашению. Ввиду данного обстоятельства такое условие, отнесенное законодательством в качестве существенного для договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов, как расстояние подачи и уборки вагонов (п. 133 Инструкции о порядке установления и применения тарифов на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории государств — членов Евразийского экономического союза, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки, утвержденной постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 18 июня 2019 г. № 51), используемое для определения платы на подачу и уборку вагонов, для непоименованного договора, заключаемого между владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом, на первый взгляд, представляется не обязательным. Вместе с тем, исходя из п. 17 формы акта обследования условий работы железнодорожного пути необщего пользования (Приложение к Правилам эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования) для взыскания платы за подачу и уборку вагонов оно является необходимым. В таком случае, содержание непоименованного договора, заключаемого владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом при его обслуживании локомотивом ветвевладельца или контрагента в части организации перевозки грузов, договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, на подачу и уборку вагонов может совпасть.

Согласно п. 23 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, при эпизодическом характере работы подача и уборка вагонов для грузовладельцев, не имеющих железнодорожных путей необщего пользования, а также складов и погрузочно-разгрузочных площадок на не принадлежащих им железнодорожных путях необщего пользования в случае отсутствия разногласий сторон могут осуществляться на железнодорожный путь необщего пользования по письменному соглашению, заключенному между грузовладельцем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем и перевозчиком. В данном соглашении устанавливаются срок действия, порядок подачи и уборки вагонов, внесения платежей, связанных с использованием вагонов, контейнеров, взаимные обязательства сторон и другие положения, необходимые для осуществления транспортного обслуживания. Данное соглашение в научной литературе не подвергалось анализу. Полагаем, что оно является также смешанным, сочетающим в себе элементы договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом (на подачу и уборку вагонов) и временном пользовании имуществом (подъездными путями необщего пользования, погрузочно-разгрузочными площадками и др.). Связи по устройению перевозки возникают с владельцем локомотива, который будет обслуживать грузовладельца, перевозчиком, если он не является владельцем локомотива, который будет обслуживать грузовладельца, отношения по пользованию имуществом — с владельцем подъездного пути необщего пользования и прочего имущества. При этом, думается, что для содержания данного соглашения в части организации перевозки грузов железнодорожным транспортом по мотивам приведенным выше, имеют значение условия, определенные для договора на подачу и уборку вагонов. С момента заключения данного непоименованного соглашения на их основании возникают соответствующие права и обязанности сторон.

Согласно ч. 2 п. 23 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, при долгосрочном характере работы организация заключает договор на подачу и уборку вагонов с перевозчиком. Наличие данного положения в п. 23, регулирующем отношения по подаче и уборке вагонов для грузовладельцев, не имеющих железнодорожных путей необщего пользования, а также складов, погрузочно-разгрузочных площадок на не принадлежащих им железнодорожных путях необщего пользования,

на наш взгляд, не имеет оснований. Во-первых, нелогичным представляется подход законодателя, когда при разовой подаче и уборке вагонов данное соглашение при заключении требует участия определенного количества субъектов, а при систематической — только одного перевозчика. Во-вторых, при таком способе нормирования отношений нерешенным остается вопрос о правомерности использования перевозчиком и грузовладельцем не принадлежащих им пути необщего пользования и прочего имущества. Заключение только одного указанного соглашения представляется недостаточным и предполагает заключение отдельного соглашения с его владельцем. В-третьих, за пределами данной нормы остается та ситуация, когда железнодорожный путь необщего пользования обслуживается локомотивом ветвладельца или контрагента. Думается, что независимо от характера перевозок здесь может быть заключено соглашение, аналогичное тому, что предусмотрено ч. 1 п. 23 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования для урегулирования отношений при эпизодической перевозке.

В соответствии с ч. 4 п. 10 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, для регулирования отношений по организации перевозки грузов на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, между перевозчиком и пользователем заключается договор на подачу и уборку вагонов. Это же соглашение предусмотрено законодательством для опосредствования тождественных связей между теми же субъектами в местах общего пользования при обслуживании прирельсовых складов и погрузочно-разгрузочных площадок пользователя локомотивом перевозчика.

Анализируя условия договоров, заключаемых для организации перевозок грузов на железнодорожных путях общего и необщего пользования, очевидны различия между ними. Договор об организации перевозки грузов (ст. 752 ГК) включает условия, общие для всех видов транспорта. Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов отражают специфику и обеспечение безопасности работы железнодорожного транспорта, содержат более детализированный перечень условий. Вместе с тем ч. 4 п. 10 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования предусматривает заключение договора на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и пользователем на путях общего пользования. Данное законодательное положение обуславливает возникновение вопроса о том, возможно ли опосредствовать отношения по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом на путях общего и необщего пользования во всех случаях единым договором?

Если сопоставить содержание договоров об организации перевозки грузов и на эксплуатацию железнодорожного пути (подачу и уборку вагонов), то видно, что частично они совпадают. Так, сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке в первом соглашении охватываются условием о порядке подачи вагонов во втором договоре, срок приемки грузов перевозчиком в договоре об организации перевозок грузов предопределяется уведомлением о завершении грузовой операции в договоре на эксплуатацию подъездного пути (подачу и уборку вагонов), объемы транспортных средств и грузов — количеством одновременно сдаваемых на железнодорожный путь вагонов. Во всех соглашениях определяется порядок расчетов. В то же время договоры на эксплуатацию железнодорожного пути (подачу и уборку вагонов) предусматривают условия о месте и порядке производства приемо-сдаточных операций, вместимости мест погрузки, выгрузки, технологических нормах на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, правилах изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или путей необщего пользования, сроке действия договора, порядке передачи уведомлений о времени подачи вагонов. Представляется, что перечисленные условия имеют важное значение для стабильной и безопасной работы железнодорожного транспорта и в местах общего пользования.

Вместе с тем по содержанию договоры, заключаемые в целях организации перевозок грузов на местах общего и необщего пользования, не будут идентичны. Во-первых, для грузовладельцев на местах общего пользования не будут иметь значения условия о порядке уборки вагонов. Во-вторых, такое условие, как расстояние подачи и уборки вагонов, предусмотренное в качестве существенного условия для договоров на эксплуатацию железнодорожного пути и на подачу и уборку вагонов, также не представляется актуальным для регулирования отношений на местах общего пользования. Расстояние подачи и уборки вагонов применяется для расчета платы за подачу вагонов локомотивом перевозчика на железнодорожные пути необщего пользования. В местах общего пользования она не взимается.

Представляется целесообразным для опосредствования отношений по организации перевозок грузов на путях общего пользования предусмотреть в специальном транспортном законодательстве соглашение с соответствующими определенными выше условиями, которое заключалось бы независимо от наличия (отсутствия) необходимости в осуществлении систематических перевозок грузов. Таким соглашением могли бы опосредствоваться отношения сторон по организации как разовой перевозки, так и систематических перевозок грузов. При длящихся отношениях их условия конкретизировались бы заявками.

Заключение. Ввиду идентичности целей заключения и схожести существенных условий представляется: 1) возможным рассматривать как единый договор — договор об организации перевозки грузов и соглашение, оформляемое заявкой; договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов; 2) целесообразным предусмотреть в ГК договор об организации перевозок грузов, который бы заключался независимо от наличия (отсутствия) необходимости в осуществлении систематических перевозок грузов; 3) ввести в специальное транспортное законодательство соглашение для регулирования отношений по организации перевозок грузов на путях общего пользования.

Источники

1. 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.
2. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — 910 с.
Braginsky, M. I. Contract Law. Book 4: Contracts for the Carriage, Towing, Forwarding and Other Services in the Field of Transport / M. I. Braginsky, V. V. Vitryansky. — Moscow : Statut, 2003. — 910 p.
3. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / под ред. Т. Е. Абовой, В. Б. Ляндреса. — М. : Контракт, 1998. — 304 с.
Commentary on the Transport Regulations of the Railways of the Russian Federation (itemized) / edited by T. E. Abova, V. B. Lyandres. — Moscow : Contract, 1998. — 304 p.
4. 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.
5. Сигаева, Т. А. Субъектный состав договоров об организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования и споров, из них возникающих / Т. А. Сигаева, Е. В. Чичина // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2020. — С. 611–617.
Sigaeva, T. A. Subjective composition of the contracts for the organization of cargo transportation via non-public railway tracks and disputes arising from them / T. A. Sigaeva, E. V. Chichina // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. — Minsk, 2020. — P. 611–617.

6. Морозов, С. Ю. Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. — М. : Норма, 2011. — 352 с.

Morozov, S. Yu. The system of organizational contracts for transportation / S. Yu. Morozov. — Moscow : Norma, 2011. — 352 p.

7. Карнушин, В. Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества / В. Е. Карнушин // Трансп. 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.

Статья поступила в редакцию 30.10.2020 г.

УДК 347.93
<http://edoc.bseu.by/>

T. Taranova
BSEU (Minsk)

PROCEDURE FOR THE INTERNATIONAL RETURN OF A CHILD OR THE EXERCISE OF ACCESS RIGHTS: FEATURES OF LEGAL REGULATION

Many international instruments deal with the rights of the child and their protection. Article 235-1 of the Marriage and Family Code provides for the protection of the child against unlawful transfer or detention in the territory of a foreign state. This article provides that a parent or other person who has custody or access rights with respect to a child may request the return of an improperly displaced or wrongfully detained child or the exercise of access rights with respect to such child in accordance with the Convention on the Civil Aspects of International Child Abduction of 25 October 1980. In the article author considers the peculiarities of the proceedings in civil cases concerning the return of the child or the exercise of the rights of access to the child if he is illegally transferred to the territory of the Republic of Belarus.

Keywords: *Convention on the Civil Aspects of International Child Abduction; wrongful transfer or retention of a child abroad; returns of the child or realization of access rights.*

T. С. Таранова
доктор юридических наук, профессор
БГЭУ (Минск)

ПОРЯДОК МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗВРАЩЕНИЯ РЕБЕНКА ИЛИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРАВ ДОСТУПА: ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Многие международные документы посвящены правам ребенка и их защите. Норма ст. 235-1 Кодекса Республики Беларусь о браке и семье (далее — КоБС) содержит положения о защите ребенка от неправомерного перемещения или удержания на территории иностранного государства. Данная норма предусматривает, что родитель или другое лицо, которое наделено правами опеки или правами доступа в отношении ребенка, вправе требовать возвращения неправомерно перемещенного или неправомерно удерживаемого ребенка или осуществления в отношении такого ребенка прав доступа в соответствии с Конвенцией о гражданских аспектах международного похищения детей от 25 октября 1980 г. Автор в статье рассматривает особенности производства по гражданским делам о возвращении ребенка или об осуществлении прав доступа к ребенку, если он неправомерно перемещен на территорию Республики Беларусь.