
HANNA PABOZHAYA

***IDENTIFICATION OF STAKEHOLDERS IN PREPARING
COMPANY'S NON-FINANCIAL REPORTING***

Author affiliation. *Hanna PABOZHAYA (anni_pobozhnaya@mail.ru), Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article provides methodological approaches to identification of stakeholders using foresight methods. The significance of identifying stakeholders for revealing the processes and indicators necessary to include in a non-financial report has been determined.

Keywords: non-financial reporting; sustainable development; identification of stakeholders; impact analysis.

UDC 334.7:502.13

*Статья поступила
в редакцию 02. 10. 2020 г.*

T. A. СИГАЕВА

***ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ С УЧЕТОМ ЕВРАЗИЙСКИХ
ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ***

Статья посвящена выявлению проблемных вопросов договорного регулирования отношений, возникающих на этапе организации перевозок грузов железнодорожным транспортом на путях общего пользования. Определяются договоры, опосредствующие общественные отношения по организации перевозок грузов, их содержание; обосновывается отсутствие необходимости в сохранении различающихся договорных форм, предусмотренных законодательством для урегулирования отношений по устройству перевозок грузов на путях общего пользования; вносятся предложения по совершенствованию законодательства. Делается вывод о том, что для регулирования отношений по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом на путях

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

общего пользования целесообразно предусмотреть единый договор, который заключался бы для устройства как систематических, так и разовых перевозок грузов.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки грузов; организация перевозок; договор перевозки грузов; договор об организации перевозок грузов.

УДК 347.463

Введение. Перевозка грузов представляет собой организационно и технологически сложный процесс. Его важной составляющей является организация транспортировок грузов. От качества транспортировки зависят планомерность, систематичность и своевременность перевозок, сохранность перевозимых грузов. В направлении расширения, разнообразия и модификации рынка транспортных услуг в русле последних тенденций развития экономики вопрос о правовом регулировании организации перевозок является актуальным. Вместе с тем здесь существует огромное количество вопросов и проблем, требующих решения. В Республике Беларусь исследований на данную тему не проводилось. В Российской Федерации вопросам организации перевозок грузов уделялось внимание в трудах Т. Е. Абовой, В. В. Витрянского, В. А. Егiazарова, С. Ю. Морозова, Е. Б. Подузовой, Л. Г. Ефимовой, С. А. Тюриной и др. Все их работы нацелены на отражение российского уклада экономики и права. Результаты данных работ невозможно применить в белорусской нормотворческой и правоприменительной практике без переосмысления. Вместе с тем проводившиеся в данной сфере российские исследования представляются нам зачастую недостаточными, так как затрагивают только отдельные аспекты комплексной проблемы. В настоящей работе мы хотели бы заострить внимание на вопросах определения договоров, регулирующих отношения по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом на путях общего пользования, их содержании, анализе обоснованности наличия в законодательстве договорных форм, предназначенных для их опосредствования.

Основная часть. Перевозочный процесс представляет собой последовательность организационно и технологически сложных стадий. Первой стадией для любого перевозочного процесса является подача транспортных средств и предъявление грузов к перевозке. Для опосредованности отношений, возникающих здесь между перевозчиком и грузовладельцами, законодательство предусматривает несколько договоров. Для нормирования организации перевозок грузов на путях общего пользования предназначены соглашения об организации систематических и разовых перевозок грузов. Для регулирования отношений по устройению перевозок грузов на путях необщего пользования предусмотрены договоры на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов (это в том числе).

В соответствии со ст. 752 Гражданского кодекса (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 грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Модель договора об организации перевозки грузов на уровне гражданского кодифицированного акта закреплена впервые. Исходя из ст. 752 ГК его юридическое содержание составляют следующие основные обязанности (и корреспондирующие права): перевозчика — предоставление транспортных средств,

соблюдение количества и сроков их подачи, приемка груза, соблюдение сроков приемки и объема принимаемого груза; грузовладельца — предъявление груза, соблюдение сроков предъявления и объема предъявляемого груза. В содержание договора об организации перевозки грузов могут входить и другие обязанности. Авторы по-разному определяют их примерный перечень.

По мнению А. А. Годовикова, В. А. Егиазарова к ним допустимо отнести обязанности, связанные в том числе с соблюдением внесения платежей в определенном, измененном соглашении сторон, пункте; сроков доставки грузов; участия представителя перевозчика в выдаче груза; оповещением грузополучателя в порядке предварительной информации о подходе в его адрес грузов; промывкой вагонов [1, с. 25].

Договоры об организации перевозки грузов, полагает В. В. Витрянский, «являются оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем (грузоотправителем, грузополучателем), осуществляемых на долгосрочной основе. Ведь в договорах об организации перевозок могут детально и подробно регламентироваться порядок подачи заявки (заказа) на выделение транспортных средств; минимальные и максимальные объемы грузов, предъявляемых к перевозке ежемесячно (подекадно, посуточно); графики подачи транспортных средств, их типы (модели) и грузоподъемность; порядок погрузки (выгрузки); требования в отношении тары и упаковки предъявляемых грузов; порядок взвешивания отправляемых (прибывающих) грузов; сроки уведомления грузовладельца о прибытии или о подходе грузов, прибывающих в его адрес; виды механизмов, используемых при погрузочно-разгрузочных работах, и другие условия» [2, с. 348—349].

Правовед Е. Б. Подузова отмечает, что в договор об организации перевозки могут быть включены условия о виде груза, порядке предоставления транспортных средств, пункте отправления и пункте назначения, порядке погрузки и выгрузки, конфиденциальности, порядке разрешения споров, сроке действия договора об организации перевозки [3, с. 95, 99].

Анализируя приведенные выше высказывания, следует отметить, что в большинстве своем они верны. Вызывает сомнение у нас возможность включения в юридическое содержание договора обязанности по соблюдению сроков доставки грузов [1, с. 25]. Соглашаемся с точкой зрения о том, что условие, предусматривающее данную обязанность, относится к существенным условиям договора перевозки груза.

Согласно ст. 752 ГК в договоре об организации перевозок грузов определяется порядок расчетов. В связи с этим возникает вопрос о том, является ли договор об организации перевозок грузов возмездным, наличествует ли в его содержании обязанность стороны внести плату? Вопрос представляется актуальным, так как в судебной практике зачастую транспортные организации предъявляют к грузовладельцам иски о взыскании оплаты за перевозку, обосновывая их договорами об организации перевозки грузов. В его решении мы придерживаемся мнения ученых-правоведов А. А. Довгополова, Л. Г. Ефимовой, С. Ю. Морозова, Е. Б. Подузовой, А. И. Хаснутдинова и других, относящих договор об организации перевозки грузов, как правило, к безвозмездным соглашениям [3, с. 8, 18, 40, 99; 4, с. 12; 5, с. 10; 6, с. 52—53; 7, с. 3]. Что касается ст. 752 ГК, то, по нашему мнению, она предполагает определение порядка расчетов за услуги, оказываемые по договору перевозки груза. Так, Е. Б. Подузова указывает: «Договор об организации перевозок грузов является безвозмездным. Расчеты производятся в связи с исполнением основного договора перевозки груза...» [3, с. 99].

В соответствии с ч. 3 пункта 28 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ) порядок обмена электронными документами между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем определяется договором. Несмотря на то обстоятельство, что данный акт законодательства не содержит наименования договора, которым он должен регулироваться исходя из цели договора об организации перевозки грузов, полагаем, что устройство перевозки регулируется им.

К иным правам и обязанностям, которые могут составлять юридическое содержание договора об организации перевозки грузов, думается, допустимо отнести следующие: о соблюдении порядка подачи заявки (заказа) на выделение транспортных средств; минимальных и максимальных объемах грузов, предъявляемых к перевозке ежемесячно (подекадно, ежесуточно); графиков подачи транспортных средств, их типов (моделей) и грузоподъемности; порядка погрузки (выгрузки); требований в отношении тары и упаковки; порядка взвешивания отправляемых (прибывающих) грузов; сроков уведомления грузопользователя о прибытии или о подходе грузов; видов механизмов, используемых при погрузочно-разгрузочных работах; пункта внесения платежей по перевозке; участия представителя перевозчика в выдаче груза; оповещения грузополучателя в порядке предварительной информации о подходе в его адрес грузов, промывки вагонов; сроков доставки грузов и др. [1, с. 25; 2, с. 345, 348–349;].

В пункте 17 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 22 января 2018 г. № 8, содержится норма о том, что тарифы на работы (услуги), не предусмотренные тарифами 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, утвержденными данной Инструкцией, устанавливаются по соглашению сторон. Аналогичная норма содержится и в российском законодательстве. Она послужила основанием для идеи о том, что «договору об организации перевозок грузов отводится роль соглашения о дополнительных услугах, оказываемых грузоотправителю (грузополучателю) железной дорогой, которые подлежат оплате по договорному тарифу» [2, с. 345]. Придерживаемся мнения о том, что в случае урегулирования отношений сторон по выполнению работ и услуг, связанных с перевозкой за плату, данное соглашение приобретет смешанный характер и будет сочетать элементы как договора об организации перевозок грузов, так и иного договора (к примеру, транспортной экспедиции) [3, с. 95].

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 перевозки груза. Специальное законодательство не вносит ясности в этот вопрос. В соответствии с пунктом 1 УЖТ данный акт призван регулировать порядок организации перевозок грузов. Однако несмотря на это, УЖТ не определяет основания по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке. Исключение составляет правовое декларирование в указанном нормативном правовом акте разновидностей долгосроч-

ного договора об организации систематических перевозок грузов — договоров на эксплуатацию подъездного пути (пункт 75 УЖТ) и на подачу и уборку вагонов (пункт 76 УЖТ). Вместе с тем сфера их действия не распространяется на подачу транспортных средств и предъявление грузов к перевозке в местах общего пользования.

Правоведы Т. Е. Абова, В. В. Витрянский, С. Ю. Морозов и другие современные ученые-правоведы полагают, что отношения по организации разовой перевозки груза железнодорожным транспортом регулируются соглашением, оформляемым заявкой [1, с. 29; 2, с. 377; 6, с. 171, 177]. Данная позиция основана на законодательстве. Так, ст. 745 ГК, пункт 19 УЖТ, пункт 2 Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 января 2009 г. № 12 (далее — Правила приема заявок на перевозку грузов) однозначно указывают на договор как универсальное правовое основание подачи транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, в том числе при ее разовом характере. «Заявка грузоотправителя ... отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте... Принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как акцепт...», — верно отмечает С. Ю. Морозов [8, с. 74]. Возникшее из него правоотношение авторы называют по-разному: В. В. Витрянский — обязательством по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке [2, с. 374—375], С. Ю. Морозов — договором о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке [8, с. 72]. Есть и иные наименования [2, с. 375]. Учитывая наличие в ст. 752 ГК договора об организации перевозки грузов, предназначенного для урегулирования отношений по устройению систематических перевозок грузов, мы посчитали логичным назвать его договором об организации разовой перевозки груза [9, с. 39—40]. Сам же договор, предусмотренный ст. 752 ГК, целесообразнее было бы именовать договором об организации перевозок грузов.

Анализ заявки (форма ГУ-12), содержащейся в Приложении 1 к Правилам приема заявок на перевозку грузов, ее условий, позволяет прийти к выводу о том, что существенными условиями данного соглашения будут являться те же, которые 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 систематические перевозки. 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 различие состоит главным образом в частоте совершаемых операций. Представляется целесообразным на уровне ГК и УЖТ предусмотреть модель договора об организации перевозки (перевозок) груза (грузов), который заключался 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.

В поддержку данного предложения выступают и другие аргументы. Договоры об организации перевозок грузов активно заключаются на железно-

дорожном транспорте. Изменения в экономической политике, связанные с развитием рыночного хозяйствования, его дальнейшей либерализацией, значительно повысили роль названных договоров и настоятельно требуют их новой правовой регламентации в направлении расширения свободы волеизъявления и юридического оформления. Оптимальным правовым средством для регулирования развивающихся рыночных отношений на основе взаимной заинтересованности сторон является организационный договор с соответствующей его экономическому содержанию формой. 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.

Предлагаемый вариант решения проблемы в определенной степени будет способствовать унификации белорусского и российского законодательства, отнесенной к совместному ведению Союзного государства и государств участников. Вместе с тем он будет содействовать гармонизации 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. В то же время предложение учитывает рекомендации Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств. Модель Устава железных дорог для опосредованности долгосрочных отношений по организации систематических перевозок грузов предлагает использовать аналогичный договор.

Рассматриваемая проблема весьма актуальна в судебной практике. Определение оснований возникновения правовых отношений по перевозке груза, а также иных правовых отношений, связанных с перевозкой груза, вызывает затруднения при квалификации споров, вытекающих из договоров перевозки, причем применительно и к другим видам транспорта. Определение правовых оснований возникновения отношений по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, введение договора об организации перевозки (перевозок) груза (грузов), который заключался бы вне зависимости от ее (их) характера, на уровне законодательства способствовало бы решению перечисленных выше задач [9, с. 39 — 43].

Заключение. Отношения по устройению перевозки грузов на путях общего пользования регулируются двумя договорами: договором об организации перевозок грузов, предназначенным для нормирования систематических перевозок, и непоименованным соглашением, предназначенным для регулирования разовых перевозок, оформляемым заявкой. Юридическое содержание данных соглашений в значительной степени совпадает. 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. Представляется целесообразным на уровне ГК и УЖТ предусмотреть модель договора об организации перевозки (перевозок) груза (грузов), которым могли бы опосредствоваться отношения сторон по организации как разовой перевозки, так и систематических перевозок грузов. Предложение в определенной степени направлено на

содействие гармонизации законодательства государств — членов Евразийского экономического союза.

Литература

1. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / под ред. Т. Е. Абовой, В. Б. Ляндреса. — М. : Контракт, 1998. — 304 с.

2. Брагинский, М. И. Договорное право : в 6 кн. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — 910 с.

Braginskiy, M. I. Dogovornoe pravo [Contract Law] : v 6 kn. / M. I. Braginskiy, V. V. Vitryanskiy. — M. : Statut, 2003. — Kn. 4 : Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoy ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta. — 910 p.

3. Подузова, Е. В. Организационные договоры в гражданском праве / Е. В. Подузова. — М. : Проспект, 2014. — 184 с.

Poduzova, E. V. Organizatsionnye dogovory v grazhdanskom prave [Organizational Contracts in Civil Law] / E. V. Poduzova. — M. : Prospekt, 2014. — 184 p.

4. Довгополов, А. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву / А. А. Довгополов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Твер. гос. ун-т. — М., 2006. — 26 с.

Dovgoplov, A. A. Dogovor perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom po rossiyskomu pravu [Contract for the Carriage of Goods by Rail in Accordance with Russian Law] / A. A. Dovgoplov : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / Tver. gos. un-t. — M., 2006. — 26 p.

5. Ефимова, Л. Г. Рамочные (организационные) договоры / Л. Г. Ефимова. — М. : Волтерс Клувер, 2006. — 104 с.

Efimova, L. G. Ramochnye (organizatsionnye) dogovory [Framework (Organizational) Contracts] / L. G. Efimova. — M. : Volters Kluver, 2006. — 104 p.

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

Morozov, S. Yu. Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov [System of Transport Organizational Contracts] / S. Yu. Morozov. — M. : Norma, 2011. — 352 p.

7. Хаснутдинов, А. И. Вспомогательные договоры на транспорте / А. И. Хаснутдинов. — Томск : Иркут. гос. ун-т, 1995. — 34 с.

Khasnutdinov, A. I. Vspomogatel'nye dogovory na transporte [Auxiliary Contracts for Transport] / A. I. Khasnutdinov. — Tomsk : Irkut. gos. un-t, 1995. — 34 p.

8. Морозов, С. Ю. Транспортное право / С. Ю. Морозов. — М. : Юрайт, 2016. — 335 с.

Morozov, S. Yu. Transportnoe pravo [Transport Law] / S. Yu. Morozov. — M. : Yurayt, 2016. — 335 p.

9. 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. Spory, vznikayushchie iz dogovorov perevozki gruzha zheleznodorozhnym transportom: proizvodstvo v khozyaystvennykh sudakh I instantsii [Disputes arising from contracts for the carriage of goods by rail: proceeding in economic courts of the first instance] / T. A. Sigaeva. — Minsk : Pravo i ekonomika, 2010. — 211 p.

TATSIANA SIHAYEVA

**CONTRACTUAL REGULATION
OF THE ORGANIZATION OF RAILWAY
FREIGHT TRANSPORTATION ON PUBLIC
TRACKS TAKING INTO ACCOUNT
EURASIAN INTEGRATION PROCESSES**

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

Abstract. The article focuses on identifying problematic issues of contractual regulation of the relations arising at the stage of organizing the freight transportation by railway using public railway tracks. The contracts are defined mediating public relations in the organization of cargo transportation, their content is outlined. The author substantiates the absence of the need to preserve differing contractual forms provided for by legislation to regulate relations on the organization of cargo transportation on public tracks, and gives proposals to improve legislation. The conclusion is drawn that in order to regulate relations on the organization of cargo transportation by railway on public tracks, it is advisable to provide a single contract, which would be concluded for arrangement of both systematic and one-time transportation of goods.

Keywords: railway freight transportation; organization of transportation; contract for carriage of goods; contract for organization of freight transportation.

UDC 347.463

*Статья поступила
в редакцию 15. 09. 2020 г.*

И. В. ШОЛОМИЦКАЯ

**ТРУДОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ПО РАСШИРЕНИЮ ПРАВ РАБОТНИКОВ,
ВОСПИТЫВАЮЩИХ ДЕТЕЙ**

В статье исследуются такие новеллы белорусского трудового законодательства, как введение понятия «одинокий родитель», предоставление отцу отпуска при рождении ребенка, а также дистанционная занятость. Исследуется международный опыт законодательного регулирования отцовских отпусков в скандинавских странах. Изучена проблема гендерного разрыва в уровне заработных плат по причине использования женщинами отпусков по уходу за детьми до достижения ими трехлетнего возраста. Изучены особенности правового регулирования телеработы в Италии и Великобритании в части возможности перевода работников на дистанционную форму занятости по требованию работника. Разработаны предложения по внесению изменений в действующее трудовое законодательство Республики Беларусь в части возможности применения дистанционной формы занятости лицами, находящимися в отпуске по уходу за ребенком до достижения им трех лет, но желающими при этом работать на условиях неполного рабочего времени.

Ключевые слова: гендерные различия; дистанционная форма занятости; дистанционный работник; одинокий родитель; отцовская квота; отцовский отпуск.

УДК 349.22

Ирина Викторовна ШОЛОМИЦКАЯ (irina.sholomickaya@bk.ru), аспирантка кафедры гражданско-правовых дисциплин Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).