

Т. А. СИГАЕВА

СУБЪЕКТНЫЙ СОСТАВ ДОГОВОРОВ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В статье автор приходит к выводу о том, что субъектный состав договоров по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования образуют в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования: перевозчик — юридическое лицо, ветвевладелец — 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: ветвевладелец — 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 ветвевладелец или контрагент является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, то в их качестве может выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, перевозчик — юридическое лицо.

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

УДК 347.763

В большинстве случаев отношения по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом возникают 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. от 24.02.2021 г.) (далее — УЖТ), входят железнодорожные пути необщего пользования. Они играют огромную роль в обеспечении эффективной и непрерывной доставки грузов. На них выполняется значительное количество начально-конечных операций*.

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

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

Согласно абз. 2 п. 4 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13.07.2015 г.) (далее — Правила), путевое развитие, сооружения и устройства железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать в соответствии с объемом перевозок бесперебойную погрузку и выгрузку грузов, маневровую работу, рациональное использование вагонов и локомотивов. Роль подъездных путей возрастает и в связи с тем, что они «...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.

Сторонами договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, исходя из п. 73 УЖТ, абз. 4 ч. 3 п. 10 Правил, являются перевозчик и ветвевладелец или контрагент (при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом контрагента). В качестве перевозчика выступает согласно ст. 1231—1232 Гражданского кодекса Республики Беларусь, п. 1 Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога» (далее — БЖД), утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2009 г. № 19 (в ред. от 24.02.2021 г.) государственное объединение «Белорусская железная дорога». В роли ветвевладельца согласно абз. 2 п. 2 Правил может выступать организация, которой принадлежит железнодорожный путь необщего пользования, непосредственно примыкающий к железнодорожному пути общего пользования, за исключением владельца инфраструктуры.

Согласно ст. 15 закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» (в ред. от 17.07.2018 г.), п. 67 УЖТ строительство железнодорожных путей необщего пользования производится по согласованию с БЖД за счет средств заинтересованных лиц. В соответствии с п. 68 УЖТ открытие для постоянной эксплуатации вновь построенного пути необщего пользования и подача на этот путь подвижного состава допускаются после принятия пути необщего пользования в эксплуатацию. Подача вагонов на пути необщего пользования в период их строительства допускается на условиях временного соглашения между перевозчиком и организацией, осуществляющей его строительство, отвечающей за сохранность груза, подвижного состава, своевременный возврат его и за обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Последняя норма, на наш взгляд, не учитывает интересы заказчиков строительства путей необщего пользования, так как заключение данного соглашения не предполагает их участия. В то же время здесь фактически возникают эксплуатация путей необщего пользования, износ активов и потенциальные издержки. Полагаем, что совершение данного соглашения должно осуществляться с участием заказ-

чика строительства путей необщего пользования. В ч. 2 п. 68 УЖТ представляется целесообразным внести соответствующее дополнение.

Эксплуатация железнодорожных путей необщего пользования является сложным технологическим процессом, для обеспечения которого выпуск 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»), предусмотрены десятки специальных работ и профессий (обходчик пути, осмотрщик вагонов, пломбировщик, приемщик и др.). Индивидуальный предприниматель согласно п. 2 Указа Президента Республики Беларусь от 18 июня 2005 г. № 285 «О некоторых мерах по регулированию предпринимательской деятельности» (в ред. от 31.10.2019 г.), для осуществления своей деятельности вправе привлекать не более трех физических лиц по трудовым или гражданско-правовым договорам. С высокой долей вероятности его предпринимательская деятельность, для реализации которой может возникнуть необходимость в перевозках, не вызовет надобности во владении путями необщего пользования. Вместе с тем деятельность по их эксплуатации, с нашей точки зрения, не является предпринимательской ввиду отсутствия конституирующего признака — направленности на извлечение прибыли. Вследствие данного обстоятельства ограничения, установленные Указом, здесь неактуальны. Согласно ст. 13 Конституции Республики Беларусь (далее — Конституция) 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 условиях либерализации экономики и развития предпринимательства сохранение данного ограничения представляется неактуальным; 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 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 подоб-

ный 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 правилам 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 внести изменения, предусматривая, 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.

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 пути необщего пользования физические лица, не имеющие статуса индивидуального предпринимателя, выступать в качестве владельца железнодорожного пути необщего пользования или контрагента не могут.

Сторонами договора на подачу и уборку вагонов выступают, с одной стороны, перевозчик, с другой — контрагент (при обслуживании пути необщего пользования локомотивом перевозчика) или пользователь. В качестве контрагента, как отмечено выше, исходя из п. 2 Правил, абз. 5—6 п. 3 УЖТ, могут выступать физические и юридические лица. По аргументам, изложенным выше, полагаем, что в части физических лиц его надлежит характеризовать как индивидуального предпринимателя. Что касается пользователя, то законодатель его точно не определяет. В абз. 4 п. 2 Правил 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 года № 130-З «О нормативных правовых актах», обладает высшей юридической силой по отношению к Правилам. 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 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 Гражданского кодекса Республики Беларусь о принципе равенства участников гражданских отношений.

В целях придания ясности изложения нормативного правового акта, исключения различного толкования его предписаний и противоречий целесообразным представляется абз. 4 п. 2 Правил изложить в следующей 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 контрагента (п. 11 Правил) по аргументам, приведенным выше, являются физические и юридические лица. При этом владелец железнодорожного пути необщего пользования — физическое лицо — должно 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 (п. 23 Правил) 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.

Таким образом, субъектный состав договоров по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования образуют в договоре на эксплуатацию железнодорожного 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 имеющем 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.

Литература

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. ордена Ленина Гос. ун-т им. А. А. Жданова. — Л., 1955. — 16 с.

Aleksandrova, K. I. Grazhdansko-pravovye voprosy jeksploatacii zheleznodorozhnyh pod#ezdnyh putej neobshhego pol'zovanija [Civil and legal issues of the operation of non-public railway access roads] : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk : 12.00.03 / K. I. Aleksandrova ; Leningrad. ordena Lenina Gos. un-t im. A. A. Zhdanova. — L., 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. — М., 2015. — 24 с.

Garlickij, E. I. Sovershenstvovanie tehnologii obsluzhivaniya zheleznodorozhnyh putej neobshhego pol'zovanija [Improving the technique of servicing non-public railway lines] : avtoref. dis. ... kand. tehn. nauk : 05.22.08 / E. I. Garlickij. — M., 2015. — 24 p.

TATSIANA SIHAYEVA

CONTRACTING PARTIES TO CONTRACTS ON ORGANIZATION OF CARGO TRANSPORTATION ON NON-PUBLIC RAILWAY TRACKS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

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

Abstract. The author comes to the conclusion that the contracting parties to agreements for the organization of transportation of goods on non-public railway tracks are the following: in the contract for operation of a non-public railway track, the carrier is a legal entity, the railway owner is a legal entity or an individual entrepreneur; in the contract for the supply and cleaning of railway carriages, the carrier is a legal entity, the counterparty or user is a legal entity or an individual, and if the counterparty is the owner of a non-public railway track, then a legal entity or an individual entrepreneur can act as such; in a non-defined contract concluded between the owner of a non-public railway track and the counterparty when servicing the counterparty with a locomotive of the owner of a non-public railway track or that of the counterparty, the railway owner

is a legal entity or an individual entrepreneur, the counterparty is a legal entity or an individual, and if the counterparty is the owner of a non-public railway track, then it can be a legal entity or an individual entrepreneur; in a non-defined agreement concluded between a cargo owner who does not have non-public railway tracks, warehouses and railroad loading facilities, the owner of a non-public railway track, the counterparty or the user and the carrier in case of occasional use, the cargo owner is a legal entity or individual; the owner of a non-public railway track, the counterparty or user are legal entities or individuals, and if the railway owner participates in the agreement or the counterparty owns a non-public railway track, then a legal entity or an individual entrepreneur can act as such, and the carrier shall be a legal entity.

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

UDC 347.763

*Статья поступила
в редакцию 24. 09. 2021 г.*

С. М. ЮРОЧКИН

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ГОСУДАРСТВАХ – ЧЛЕНАХ ЕАЭС

С 2015 г. ряд государств на постсоветском пространстве продолжил свое развитие в правовом поле Евразийского экономического союза (ЕАЭС), основой которого стал Таможенный союз ЕврАзЭС. К настоящему времени в состав ЕАЭС входят Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Республика Армения и Республика Киргизия. В статье с помощью метода сравнительно-правового анализа рассмотрены проблемные вопросы правового регулирования государственно-частного партнерства (ГЧП) в странах ЕАЭС. Выявлено общее и особенное в законодательных решениях государств — членов ЕАЭС. В частности, его правовая природа и содержание, правовой статус субъектов ГЧП в странах ЕАЭС, что позволило сформулировать предложения по совершенствованию законодательства. С учетом целевой направленности, юридического результата и комплексного анализа специального законодательства государств — участников ЕАЭС можно определить, что для улучшения инвестиционного климата и стабилизации правового регулирования следует принять модельный закон о публичном частном партнерстве в ЕАЭС.

Ключевые слова: законодательство; субъекты; экономика; регулирование; частный партнер; государственный партнер; ЕАЭС, гармонизация.

УДК 342.951

Сергей Михайлович ЮРОЧКИН (wisteptst@rambler.ru), аспирант кафедры международного экономического права Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).