

**СПОСОБЫ СУДЕБНОЙ ЗАЩИТЫ ПРАВ,
ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ
НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

Сигаева Т. А.

Республика Беларусь, г. Минск

Белорусский государственный экономический университет,

доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин,

кандидат юридических наук, доцент

Одной из основных форм, предусмотренных законодательством для опосредствования отношений по организации перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования, является договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. К правам перевозчика по данному соглашению надлежит отнести права на: предъявление грузов (груженых вагонов) к перевозке; соблюдение места предъявления грузов (груженых вагонов); прием и сдачу вагонов; соблюдение места приема и сдачи вагонов; соблюдение определенного (максимального) количества предъявляемых грузов (груженых вагонов); подачу уведомления о времени завершения грузовой операции; соблюдение порядка подачи данного уведомления; соблюдение технологических норм на выполнение погрузочно-разгрузочных работ в случае их выполнения владельцем пути необщего пользования; соблюдение порядка расчетов по платежам, связанным с перевозками грузов; соблюдение порядка изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования; действие договора в течение установленного срока. Владельца пути необщего пользования – право на: подачу вагонов; соблюдение места подачи вагонов; прием грузов (груженых вагонов) и уборку вагонов; соблюдение места приема и сдачи грузов (груженых вагонов); соблюдение определенного (максимального) количества подаваемых вагонов; подачу уведомлений о времени подачи вагонов; соблюдение сроков и порядка подачи данных уведомлений; соблюдение расстояния подачи и уборки вагонов; соблюдение порядка изменения договора в случае изменений технического оснащения либо технологии работы

железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования; действие договора в течение установленного срока. В содержание договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования могут входить и иные права и обязанности.

Сущность договора обуславливает, по общему правилу, широкое усмотрение участниками выбора действий по защите права, основанное на принципах диспозитивности договора, эффективности защиты; избрание конкретного способа защиты формируется по критерию соответствия способа защиты правовой сущности нарушенного права, а также характеру и степени нарушения. Особенностью выбора защиты прав, возникающих из договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, является то, что действие принципов здесь сведено до минимума. В основном учитывается вышеуказанный критерий. Нарушения прав на этапе организации перевозки грузов таковы, что требуют использования штрафных способов защиты, являющихся по правовой природе мерами ответственности. Если нормативными правовыми актами или соглашением сторон в предусмотренных случаях не предусмотрены меры ответственности, то для защиты нарушенных прав используются любые иные способы, не являющиеся мерами ответственности. Это обусловлено тем, что установленная УЖТ ограниченная ответственность за отдельные нарушения условий договора перевозки распространяется не только на них, а, исходя из ст. 371 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК), – в целом на все нарушения, которые могут следовать из договора перевозки [1, с. 472]. Выбор способа защиты права в таких случаях формируется по общему критерию соответствия способа защиты правовой сущности нарушенного права, а также характеру и степени нарушения.

Применительно к судебной форме защиты прав и охраняемых законом интересов можно выделить следующие действия по защите прав, составляющих юридическое содержание договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Право перевозчика на предъявление груза (груженых вагонов), в том числе, в согласованном (максимальном) количестве, обеспечивается применением такого способа защиты как взыскание исключительной неустойки в виде штрафа. Размер штрафа различается в зависимости от способа учета грузов и вида транспортных средств (п. 110 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением

Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (в ред. от 27.09.2019) далее – УЖТ).

Законодательство не содержит нормы о сроке, по истечении которого груз считается непредъявленным. Полагаем, что его (порядок определения) целесообразно предусмотреть в нормативных правовых актах. Эта идея обусловлена, в том числе, положениями ст. 372 ГК, согласно которым основания ответственности за нарушения обязательств должны предусматриваться законодательством или договором.

За нарушение права грузовладельца на подачу вагонов, в том числе, в согласованном (максимальном) количестве, законодательство предусматривает взыскание штрафа. Его размер аналогичен размеру штрафа, подлежащего уплате в случаях непредъявления грузов (п. 110 УЖТ). Срок, по истечении которого вагоны можно считать непредъявленными (порядок его определения), в нормативных правовых актах отсутствует. Представляется целесообразным его предусмотреть.

Пунктом 110 УЖТ предусмотрен способ защиты права перевозчика на приемку вагонов в виде взыскания штрафа, размер которого тождественен размеру штрафа, подлежащего уплате за неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров, непредъявление грузов. В то же время за нарушение права грузоотправителя на приемку груза ответственность перевозчика не предусмотрена. Согласно абз. 5 ч. 2 ст. 2 ГК, субъекты гражданского права участвуют в гражданских отношениях на равных, равны перед законом, не могут пользоваться преимуществами и привилегиями, противоречащими закону, и имеют право без всякой дискриминации на равную защиту прав и законных интересов (принцип равенства участников гражданских отношений). «...гражданско-правовая ответственность строится на началах равенства, и участники гражданско-правовых связей несут друг перед другом взаимную и в принципе равную ответственность», – отмечает В. Ф. Яковлев [2, с. 111]. Возложение обязанности уплатить штраф на грузоотправителя за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика и отсутствие обременений в отношении перевозчика за отказ от приема предусмотренных заявкой грузов (груженых вагонов), на наш взгляд, нарушает принцип равенства в части установления равного правового режима сторон. В качестве причин, по которым

законодатель отступает от принципа равенства, Н. Л. Бондаренко указывает «необходимость решения задач, стоящих перед государством; требования достижения справедливости; обеспечения стабильности гражданско-правовых отношений и т. п. Определенные отступления от принципа равенства субъектов гражданско-правовых отношений могут устанавливаться законодателем с целью защиты интересов более слабой стороны» [3, с. 99]. Полагаем, что ни одна из приведенных причин не является в достаточной степени весомой для отступления от принципа равенства участников правоотношений, связанных с приемом грузов и транспортных средств к перевозке. Более того, традиционно слабой стороной в отношениях по перевозкам признавался грузовладелец, в то время как перевозчик – сильной, ибо он – профессиональный участник предпринимательской деятельности, рынка транспортных работ и услуг, занимающий монопольное положение, обладающий необходимой материально-технической базой, профессиональными знаниями, навыками и опытом (п. 18 УЖТ). В этом аспекте предоставление перевозчику больших прав в сравнении с грузовладельцем выглядит не соответствующим правовым идеям.

Схожая ситуация прослеживается в обеспечении способами защиты прав на сдачу и уборку вагонов. Право перевозчика на сдачу вагонов обеспечивается применением неустойки (п. 124 УЖТ). К тому же здесь грузовладелец обязан уплачивать плату за пользование вагонами. В то же время за нарушение права владельца железнодорожных путей необщего пользования на уборку вагонов законодательство мер ответственности не предусматривает.

Концептуально модель правового регулирования защиты прав участников перевозок базируется на законодательстве, принятом во времена СССР. Сохранение преимущественного положения одного субъекта предпринимательской деятельности в сравнении с другим в отсутствие достаточных законных оснований не соответствует цели развития государства – повышению конкурентоспособности экономики. В обязательствах по подаче и уборке вагонов отмеченный дисбаланс может быть устранен либо снятием соответствующих мер ответственности с грузовладельца, либо возложением симметричных обременений на перевозчика. Второй вариант, на наш взгляд, является более предпочтительным, т. к. способствует обеспечению непрерывности перевозочного процесса.

Список цитированных источников

1. Брагинский М. И. Договорное право / 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.

2. Яковлев, В. Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений / В. Ф. Яковлев. – Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1972. – 210 с.

3. Бондаренко, Н. Л. Принципы гражданского права Республики Беларусь, их реализация в нормотворческой и правоприменительной деятельности: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / Н. Л. Бондаренко. – Минск, 2009. – 256 с.

**О НЕКОТОРЫХ УПУЩЕНИЯХ В РЕГУЛИРОВАНИИ
АПЕЛЛЯЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА
ПО ГРАЖДАНСКИМ ДЕЛАМ**

Скобелев В. П.

Республика Беларусь, г. Минск

Белорусский государственный университет,

доцент кафедры гражданского процесса и трудового права,

кандидат юридических наук, доцент

Законом Республики Беларусь от 8 января 2018 г. № 94-З (далее – Закон № 94-З) кассационная форма пересмотра не вступивших в законную силу судебных постановлений по гражданским делам была заменена на апелляционное производство. С одной стороны, это очень ожидаемое и важное для отечественной правовой системы событие. Однако, с другой стороны, при введении апелляции в гражданский процесс было допущено большое количество нормотворческих ошибок, которые способны в значительной мере девальвировать результаты осуществленных преобразований.

Законом № 94-З в пп. 5 и 6 ст. 1 ГПК термины «кассационная жалоба» и «кассационный протест» были заменены выражениями соответственно «апелляционная жалоба» и «апелляционный протест». На первый взгляд, все кажется верным. Но все дело в том, что разъясняемые термины перечисляются в ст. 1 ГПК не в логическом,