



DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.4.5>

UDC 346.3

LBC 67.404.219



Submitted: 26.08.2022

Accepted: 10.10.2022

## THE AGREEMENT FOR THE OPERATION OF NON-PUBLIC TRACKS IN THE SYSTEM OF CONTRACTUAL OBLIGATIONS IN BELARUS AND RUSSIA

Larisa A. Kozyrevskaya

Belarusian State University of Economics, Minsk, Republic of Belarus

**Introduction.** In the Republic of Belarus and in the Russian Federation, the railway holds a key place in the freight transportation system. Therefore, special attention is paid to the issue of the formation of appropriate infrastructure, including the construction and operation of auxiliary facilities, in particular, non-public tracks, which requires the development and improvement of appropriate legal forms. One of these forms is the agreement for the operation of a non-public track, which is introduced by acts of special legislation, primarily by the Charter of Public Railway Transport in Belarus and in Chapter 4 of the Charter of Railway Transport of Russia dated January 10, 2003, No. 18-FZ. In legal science, the legal essence of this agreement is debatable. The specified agreement is classified both as an organizational one, and as a services agreement, and as a special transport agreement (an independent agreement-based type), and as a mixed property agreement. Meanwhile, in the transport legislation, the specified agreement is settled as concisely as possible, which can potentially lead to collisions and disputes between the participants in the transportation relationship. Therefore, the **purpose** of the proposed study is an attempt by means of comparative legal analysis to identify not only the content of obligations arising on the basis of an agreement for the operation of a non-public track, but also to assess the prospects and ways of developing the legal regulation of this sphere in Belarus and Russia. **Methods:** the methodological framework for the study is a set of general scientific and special methods of scientific cognition, in particular, comparative law, the method of systemic and structural analysis, etc. **Results:** based on the study and comparison of Belarusian and Russian legislation, as well as the provisions of the civil doctrine, the legal nature of the agreement for the operation of non-public tracks is clarified. The author's position regarding the place of the said agreement in the system of civil agreements is substantiated; the issues of improving the statutory regulation of relations arising out of the operation of the named object are raised. **Conclusions:** as a result of the study, the conclusion on the complex nature of the legal regulation of the transport sphere is substantiated, which is directly manifested in the specifics of the contractual structure under consideration, and the term "agreement for the operation of non-public tracks" itself is a collective symbol that is designed to fix the features of various civil obligations in relation to the transportation process involving the use of tracks not belonging to the owner of the infrastructure. It is established that, taking into account the specific factual circumstances between the participants of the transportation process, one way or another, involving the use of non-public tracks, the relations are formed by their legal nature corresponding to the relations of irregular lease, paid services, usufruct (easement), as well as relations of a mixed nature, mediated by mixed agreements containing the elements of all the listed agreement-based types.

**Key words:** agreement, subjects of the agreement, railway transportation, non-public tracks, railway infrastructure.

**Citation.** Kozyrevskaya L.A. The Agreement for the Operation of Non-Public Tracks in the System of Contractual Obligations in Belarus and Russia. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2022, vol. 21, no. 4, pp. 39-47. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.4.5>

**ДОГОВОР НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ  
В СИСТЕМЕ ДОГОВОРНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ БЕЛАРУСИ И РОССИИ****Лариса Анатольевна Козыревская**Белорусский государственный экономический университет,  
г. Минск, Республика Беларусь

**Аннотация.** В Республике Беларусь и в Российской Федерации ведущее место в системе грузоперевозок занимает железная дорога. Поэтому, вопросу формирования соответствующей инфраструктуры, в том числе строительству и эксплуатации вспомогательных объектов, в частности путей необщего пользования, уделяется особое внимание, что требует развития и совершенствования соответствующих правовых форм. Одной из таких форм является договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, который введен актами специального законодательства, прежде всего, Уставом железнодорожного транспорта общего пользования в Беларуси и в гл. IV Устава железнодорожного транспорта России от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ. В юридической науке правовая сущность данного договора носит дискуссионный характер. Указанный договор классифицируется и как организационный, и как договор на оказание услуг, и как особый транспортный договор (самостоятельный договорной тип), и как имущественный смешанный договор. Между тем в транспортном законодательстве указанный договор урегулирован максимально лаконично, что потенциально может привести к коллизиям и спорам между участниками отношений по перевозке. В связи с этим целью предлагаемого исследования является попытка средствами сравнительно-правового анализа не только определить содержание обязательств, возникающих на основе договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, но и оценить перспективы и пути развития правового регулирования отмеченной сферы в Беларуси и России. **Методы:** методологическую основу данной работы составляет совокупность общенаучных и специальных методов научного познания, в частности сравнительно-правового, метода системного и структурного анализа и др. **Результаты:** на основе изучения и сопоставления белорусского и российского законодательств, а также положений цивилистической доктрины уточнена правовая природа договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования; обоснована авторская позиция относительно места названного соглашения в системе гражданско-правовых договоров; подняты вопросы совершенствования нормативного регулирования отношений, складывающихся в связи с эксплуатацией названного объекта. **Выводы:** в результате исследования обосновано заключение о комплексном характере правового регулирования транспортной сферы, что непосредственно проявляется в специфике рассматриваемой договорной конструкции, а сам термин «договор на эксплуатацию путей необщего пользования» собирательным условным обозначением, которое призвано зафиксировать особенности различных гражданско-правовых обязательств применительно к перевозочному процессу, связанному с использованием путей, не принадлежащих владельцу инфраструктуры. Установлено, что с учетом конкретных фактических обстоятельств между участниками перевозочного процесса, так или иначе связанного с использованием путей необщего пользования, складываются отношения, по своей правовой природе соответствующие отношениям иррегулярной аренды, возмездному оказанию услуг, пользованию чужим имуществом (сервитут), а также отношения смешанного характера, опосредуемые смешанными договорами, содержащими элементы всех перечисленных договорных типов.

**Ключевые слова:** договор, субъекты договора, железнодорожные перевозки, пути необщего пользования, железнодорожная инфраструктура.

**Цитирование.** Козыревская Л. А. Договор на эксплуатацию путей необщего пользования в системе договорных обязательств Беларуси и России // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2022. – Т. 21, № 4. – С. 39–47. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2022.4.5>

**Введение**

Перевозочный процесс на железнодорожном транспорте связан, во-первых, с доступом к использованию специфических пере-

возочных средств – вагонов, а во-вторых, с обеспечением возможности беспрепятственного продвижения по железнодорожным путям. В условиях существования различных форм собственности и возможности строи-

тельства субъектами хозяйствования собственных подъездных путей естественным образом возникает необходимость урегулирования отношений между владельцем путей общего пользования и собственниками (обладателями иных вещных прав) на так называемые пути необщего пользования, а также иными участниками перевозочного процесса – грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями.

В качестве юридической формы опосредования отношений между владельцем путей необщего пользования с одной стороны и перевозчиком с другой, согласно и белорусскому и российскому Уставам железнодорожного транспорта (далее – Устав РФ, Устав РБ) [14, п. 73; 15, ст. 55], выступает договор на эксплуатацию пути необщего пользования. Данный договор не упоминается в Гражданских кодексах (далее – ГК) обеих стран, а в специальном транспортном законодательстве он урегулирован фрагментарно, что является причиной целого ряда теоретико-прикладных проблем, начиная с вопроса о месте этого соглашения в системе договорных конструкций как Республики Беларусь, так и Российской Федерации, и заканчивая юридической оценкой его отдельных элементов, которые хотя и рассматривались в ряде учебных и научных публикаций [7; 8, с. 170–180; 16], но по-прежнему сохраняют дискуссионный характер.

Обращение к средствам сравнительно-правового анализа позволит выявить общее и особенное в системе правового регулирования отношений, возникающих в связи с организацией перевозочного процесса на железнодорожных путях необщего пользования в Беларуси и России, и на этой основе сформулировать базовые теоретические положения, направленные на формирования доктринальных основ формирования соответствующего института.

#### **Характеристика субъектного состава договора на эксплуатацию путей необщего пользования**

Конституирующим признаком договора, рассматриваемого в качестве сделки, в цивилистической доктрине считается волевой ком-

понент, то есть взаимосогласование волею его участников относительно его предмета. Например, В.Н. Годунов подчеркивает, что договор является «общим волевым актом сторон», а следовательно, «без соглашения сторон нет и договора» [2, с. 302–303]. Соответственно, для характеристики договора и его типизации необходимо, прежде всего, уточнить статус возможных контрагентов и предмет рассматриваемого соглашения как объекта, в отношении которого стороны должны прийти к соглашению.

Транспортное законодательство неоднозначно определяет субъектный состав договора на эксплуатацию путей необщего пользования. Во-первых, сам факт необходимости заключения указанного договора поставлен в зависимость от статуса владельца путей необщего пользования: если последний одновременно является владельцем инфраструктуры, то этот договор не заключается. Владелец инфраструктуры легально определяется в Беларуси как организация железнодорожного транспорта общего пользования, которой на праве хозяйственного ведения принадлежит технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования, железнодорожные станции, в том числе вокзалы, устройства железнодорожного электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, система управления движением поездов, объекты и системы водоснабжения и водоотведения, иные капитальные строения (здания, сооружения), устройства и оборудование, непосредственно предназначенные для обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования [9, ст. 1]. В соответствии со ст. 11 Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» инфраструктура закрепляется на праве хозяйственного ведения за Белорусской железной дорогой [9]. Учитывая, что Белорусская железная дорога (далее – БЖД) является одновременно и перевозчиком, можно понять логику законодателя – владелец путей необщего пользования, он же владелец инфраструктуры, одновременно является и перевозчиком (БЖД), то есть имеет место совпадение в одном лице потенциальных субъектов рассматриваемого дого-

вора. Российский законодатель допускает, что владельцем инфраструктуры может выступать и индивидуальный предприниматель [15, ст. 2]. Иными словами, в России допускается множественность субъектов-владельцев названного объекта, что подтверждается содержанием ст. 11 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [10], и между ними предполагается заключение непоименованного договора, регулирование которого ограничивается указанием на его существенные условия.

В белорусских инструктивных ведомственных актах круг возможных субъектов договора на эксплуатацию путей необщего пользования расширяется за счет указания на контрагентов и пользователей [12, п. 10]. Указанные статусы поясняются в транспортном законодательстве. Так, применительно к правовому режиму пути необщего пользования, термином «контрагент» обозначаются грузоотправители и грузополучатели, имеющие на территории владельца железнодорожного пути необщего пользования свой склад или примыкающий к железнодорожному пути необщего пользования свой железнодорожный путь необщего пользования [12, п. 2]. В качестве пользователей рассматриваются организация, использующая железнодорожный путь необщего пользования, принадлежащий владельцу инфраструктуры (БЖД), грузоотправители или грузополучатели, имеющие прирельсовый склад, погрузочно-разгрузочную площадку на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры, или в местах общего пользования [12, п. 2]. Таким образом, и в первом и во втором случае речь идет о грузоотправителях и грузополучателях, имеющих какие-либо объекты или собственные пути, примыкающие к путям необщего пользования, с той только разницей, что в первом случае этот путь принадлежит иному субъекту, а во втором – БЖД. Введенное разграничение позволило законодателю неявным образом уточнить предмет, а соответственно, и выделить виды договора об эксплуатации путей необщего пользования, избрав в качестве классифицирующего признака специфику технологических особенностей перевозочного процесса. В частности, конституирующим признаком, обуславливающим заключение именно до-

говора об эксплуатации путей необщего пользования, является принадлежность локомотива, обслуживающего транспортные операции на этом пути. На основании этого признака можно выделить 2 группы отношений, опосредуемых названной договорной формой: 1) наряду с правом использования пути необщего пользования их владелец предоставляет услуги локомотива; 2) владелец пути необщего пользования разрешает маневровую работу на этих путях с использованием локомотива, принадлежащего либо перевозчику, либо грузоотправителю (грузополучателю), владеющих примыкающими объектами железнодорожно-транспортной инфраструктуры. Российский законодатель не вводит специального правового статуса для участников перевозочных отношений на путях необщего пользования, оперируя общими понятиями – грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик и владелец пути необщего пользования, а также не устанавливает зависимость между фактом наличия или отсутствия у владельца пути необщего пользования локомотива и используемой договорной конструкцией, опосредующей отношения относительно использования указанного объекта. Одновременно в российском законодательстве выделяются ситуации, когда использование путей необщего пользования осуществляется в интересах грузоотправителей или грузополучателей, не имеющих складов, погрузочно-разгрузочных площадок, примыкающих к таким путям. Содержание ч. 2 ст. 56 Устава РФ позволяет заключить, что в указанной ситуации заключается непоименованный договор [15].

Подытожить настоящий раздел можно утверждением, что договор на эксплуатацию путей необщего пользования как в России, так и в Беларуси предполагает специальный субъектный состав. Причем специальный правовой статус участника, обуславливающий использование именно данной договорной формы, связан с вещно-правовым режимом соответствующих объектов железнодорожной инфраструктуры, а в Беларуси – еще и с наличием / отсутствием локомотива у владельца пути необщего пользования. Причем формирование белорусским законодателем специальных правовых статусов – контрагентов и пользователей – не имеет практической пользы, затрудняет восприятие смысла нормативных предпи-

саний и не соответствует сформировавшейся системе участников перевозочных отношений.

**Общая характеристика  
правовой природы и содержания договора  
на эксплуатацию путей необщего  
пользования**

Специфика отношений, определяемая их субъектным составом, а в Беларуси еще и вещными правами на локомотив, используемый в транспортных операциях, позволяет разделить содержание договора на эксплуатацию путей необщего пользования на 2 группы условий: 1) порядок транспортного обслуживания участника перевозочного процесса (подачу и уборку вагонов, пропуск по этим путям вагонов и локомотивов); 2) порядок подачи и уборки вагонов, место и порядок производства приемосдаточных операций, количество одновременно сдаваемых на железнодорожный путь необщего пользования вагонов. Иными словами, во втором случае владелец пути необщего пользования никаких юридических действий не совершает, а занимает пассивную позицию, предоставляя право воспользоваться принадлежащим ему имуществом – путем необщего пользования. Предмет подобного соглашения можно определить, как предоставление имущества за плату во временное пользование. Возможность возмездного пользования чужим имуществом и в белорусском и в российском гражданском праве допускается в рамках двух юридических конструкций – сервитута и договора иррегулярной аренды [3, ст. 268, 577; 4, ст. 606; 5, ст. 274]. Разграничить эти институты можно относительно статуса обладателя вещного права – в договоре аренды на это лицо возлагается целый ряд обязанностей: обеспечить состояние и условия использования имущества по назначению, его юридическую чистоту и т. д. Что касается отношений, возникающих на основе сервитута, то позиция собственника имущества является пассивной. Соответственно, ситуация, когда использование указанного пути для его владельца ограничивается пропуском локомотивов и вагонов, может быть квалифицирована как отношения по типу сервитута, хотя и белорусской и российской судебной практикой такой подход отвергается [11; 13].

Относительно правовой природы договора на эксплуатацию путей необщего пользования в доктрине сформировалось несколько позиций. Одни ученые, считают названный договор разновидностью организационных договоров [1, с. 350]. Такой подход основан на значении этих договоров для перевозочного процесса. Указанные соглашения создают предпосылки для заключения договора перевозки, определяют права и обязанности участников перевозочного процесса до передачи груза перевозчику. Действительно, будучи охарактеризованными в аспекте технологий перевозок данные соглашения опосредуют организационную деятельность в рассматриваемой сфере. Однако традиционно сущностным признаком организационного договора принято считать его неимущественный характер. Более того, в литературе организационные договоры противопоставляются имущественным. Проводя разграничение между имущественными и организационными договорами, Е.А. Суханов отмечал, что последние направлены «не на товарообмен, а установление взаимосвязей участников будущего товарообмена» [6, с. 158].

Другая значимая позиция на природу договора на эксплуатацию путей необщего пользования предполагает его трактовку как самостоятельного транспортного договора. Однако в этом случае, во-первых, нарушается существующая классификация договоров, легально закреплённая в структурах ГК Беларуси и России, а во-вторых, возникает невозможность использования аналогии закона в случае пробельности специального правового регулирования.

В качестве договора возмездного оказания услуг классифицирует названный договор М.А. Чистякова [16], с чем, в принципе, можно согласиться. Предметом договора об эксплуатации путей необщего пользования, как уже отмечалось, могут быть действия владельца инфраструктуры по перемещению подвижного состава с или на этих путях. Эти действия не имеют материально отделимого результата и поэтому могут быть отнесены к услугам. Предмет договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования носит комплексный характер, его структура предопределяется технологией функционирования желез-

нодорожной станции, к которой он примыкает, наличием или отсутствием у владельца названного пути маневрового локомотива.

Права и обязанности сторон договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования носят встречный характер, что позволяет охарактеризовать данный договор как взаимный и синаллагматический. Конкретное содержание прав и обязанностей участников рассматриваемого соглашения предопределяется особенностями технологического процесса, но основной обязанностью перевозчика является осуществление по заданию владельца пути необщего пользования маневровой работы, подача и уборка вагонов на согласованных условиях, а соответственно, обязанность владельца – оплатить предоставляемые услуги.

В тех случаях, когда договор об эксплуатации путей необщего пользования предусматривает использование локомотива перевозчика в соответствии с указаниями владельца путей необщего пользования, такой договор отвечает признакам договора аренды транспортного средства с экипажем. В зависимости от конкретных условий и специфики взаимоотношений перевозчика и владельца путей необщего назначения, заключаемые между ними соглашения, могут носить смешанный характер и содержать элементы договора на оказание услуг и аренды транспортного средства с экипажем.

С учетом изложенного можно утверждать, что термин «договор на эксплуатацию путей необщего пользования» является собирательным и обозначает несколько юридических конструкций, различных по юридической природе. При этом для этих соглашений характерно единство правовой природы: они являются консенсуальными и возмездными.

### Заключение

Таким образом, единая социально-экономическая цель – организация и осуществление подготовительных операций, обеспечивающих перевозочный процесс на путях необщего пользования, опосредуется различными правовыми формами и может регулироваться нормами различных правовых институтов. Используемое в специальном транспортном

законодательстве понятие «договор на эксплуатацию пути необщего пользования» является собирательным условным обозначением, которое призвано зафиксировать особенности различных гражданско-правовых обязательств применительно к перевозочному процессу, связанному с использованием путей, не принадлежащих владельцу инфраструктуры.

Учитывая сложившуюся систему юридических категорий и институтов, можно заключить, что договор на эксплуатацию путей необщего пользования объединяет по функциональному признаку договор об установлении сервитута, договор иррегулярной аренды и договор возмездного оказания услуг. Причем с учетом конкретных фактических обстоятельств между перевозчиком (владельцем инфраструктуры), владельцем путей необщего пользования и лицом, владеющим примыкающими путями и (или) складами на территории указанного пути, могут заключаться смешанные договоры, содержащие элементы всех перечисленных договорных типов.

Для устранения правовой неопределенности и принимая во внимание крайне недостаточное нормативное регулирование рассмотренных отношений представляется необходимым либо закрепить соответствующие бланкетные нормы, отсылающие к положениям ГК, либо сформировать в рамках транспортного законодательства развернутую систему диспозитивных норм, регулирующих виды указанных договорных типов с учетом специфики железнодорожного транспорта.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Брагинский, М. И. Договорное право. В 5 кн. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – М. : Статут, 2003. – 910 с.

2. Годунов, В. Н. Гражданско-правовой договор и сфера его применения / В. Н. Годунов // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. – Минск : Белпринт, 2014. – Вып. 9. – С. 301–312.

3. Гражданский кодекс Республики Беларусь (в ред. от 05.01.2021) : закон от 07.12.1998 № 218–З : принят Палатой представителей 28.10.1998 : одобр. Советом Респ. 19.10.1998 г. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://pravo.by/pravovaya>

informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/ (дата обращения 20.08.2022). – Загл. с экрана.

4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) (в ред. от 01.07.2021) : федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ : принят Гос. Думой 22.12.1995. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) (в ред. от 25.02.2022) : федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ : принят Гос. Думой 21.10.1994. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Гражданское право : учебник. В 2 т. Т. 2. Полумтом 1 / отв. ред. Е. А. Суханов. – М. : Волтерс Клувер, 2004. – 704 с.

7. Гречуха, В. Н. Правовое регулирование договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов / В. Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. – 2016. – № 1. – С. 39–40.

8. Егизаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егизаров. – 7-е изд., доп. и перераб. – М. : Юстицинформ, 2011. – 608 с.

9. О железнодорожном транспорте (в ред. от 17.07.2018) : Закон Респ. Беларусь от 06.12.1999 № 237-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (дата обращения: 20.08.2022).

10. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации (в ред. ФЗ от 14.03.2022) : федер. закон Рос. Федер. от 10.01.2003 № 17-ФЗ. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Определение судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 26.03.2017 № 306-ЭС16-18379 по делу № А12-10373/2015. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://legalacts.ru/sud/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-26042017-n-306-es16-18379-po-delu-n-a12-103732015/> (дата обращения: 30.11.2021). – Загл. с экрана.

12. Правила эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования : утв. постановлением М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь от 31.03.2008 № 40 : по сост. на 13.07.2015. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (дата обращения: 20.08.2022). – Загл. с экрана.

13. Решение экономического суда Витебской области от 21.07.2020. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (дата обращения: 20.08.2022). – Загл. с экрана.

bank-dannykh-pravovoy-informatsii/ (дата обращения: 20.08.2022). – Загл. с экрана.

14. Устав железнодорожного транспорта необщего пользования (в ред. от 25.03.2022) : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь 02.08.1999 № 1196. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (дата обращения: 20.08.2022). – Загл. с экрана.

15. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (в ред. ФЗ от 11.06.2022) : утв. Федер. законом Рос. Федер. от 10.01.2003 № 18-ФЗ. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Чистякова, М. А. О правовой природе договора, предусматривающего использование путей необщего пользования / М. А. Чистякова. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://tka.by/blogs/o-pravovoy-prirode-dogovora/> (дата обращения: 30.11.2021). – Загл. с экрана.

## REFERENCES

1. Braginsky M.I., Vitryansky V.V. *Dogovornoe pravo. V 5 kn. Kn. 4. Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoy ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta* [Contract Law. In the 5 Books. Book 4. Contracts on Transportation, Towing, Transport Expedition and Other Services in the Field of Transport]. Moscow, Statute Publ., 2003. 910 p.

2. Godunov V.N. *Grazhdansko-pravovoy dogovor i sfera ego primeneniya* [Civil Law Contract and the Scope of its Application]. *Pravo v sovremennom belorusskom obshchestve: sb. nauch. tr.* [Law in Modern Belarusian Society. Collection of Scientific Papers]. Minsk, Belprint Publ., 2014, iss. 9, pp. 301-312.

3. *Grazhdanskiy kodeks Respubliki Belarus' (v red. ot 05.01.2021): zakon ot 07.12.1998 № 218-Z : prinyat Palatoy predstaviteley 28.10.1998 : odobr. Sovetom Resp. 19.10.1998 g.* [The Civil Code of the Republic of Belarus No. 218-Z dated December 7, 1998 (as amended The Law of Republic Belarus on January 5, 2021). Adopted by the House of Representatives on October 28, 1998. Approved by the Council of the Republic on October 19, 1998]. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (accessed 20 August 2022).

4. *Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii (chast' vtoraya) (v red. ot 01.07.2021): feder. zakon ot 26.01.1996 № 14-FZ : prinyat Gos. Dumoy 22.12.1995* [The Civil Code of the Russian Federation (Part Two) (as amended on July 1, 2021). Federal Law No. 14-FZ dated January 26, 1996. Adopted by the State Duma

on December 22, 1995]. *Access from Reference Legal System "KonsultantPlyus"*.

5. Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii (chast' pervaya) (v red. ot 25.02.2022): feder. zakon ot 30.11.1994 № 51-FZ; prinyat Gos. Dumoy 21.10.1994 [The Civil Code of the Russian Federation (Part One) (as amended on February 25, 2022). Federal Law No. 51-FZ dated November 30, 1994. Adopted by the State Duma on October 21, 1994]. *Access from Reference Legal System "KonsultantPlyus"*.

6. Sukhanov E.A., ed. *Grazhdanskoe pravo: uchebnyk. V 2 t. T. 2. Polutom 1* [Civil Law. Textbook in 2 vols. Vol. 2, tome 1]. Moscow, Volters Kluver Publ., 2004. 704 p.

7. Grechukha V.N. Pravovoe regulirovanie dogovorov na ekspluatatsiyu zheleznodorozhnykh putey neobshchego pol'zovaniya i dogovorov na podachu i uborku vagonov [Legal Regulation of Contracts for the Operation of Non-Public Railway Tracks and Contracts for the Supply and Cleaning of Wagons]. *Voprosy ekonomiki i prava* [Questions of Economics and Law], 2016, no. 1, pp. 39-40.

8. Egizarov V.A. *Transportnoe pravo: uchebnyk* [Transport Law. Textbook]. Moscow, Justicinform Publ., 2011. 608 p.

9. O zheleznodorozhnom transporte (v red. ot 17.07.2018): zakon Resp. Belarus' ot 06.01.1999 № 237-Z [On Railway Transport The Law (as amended on July 17, 2018) of Republic Belarus No. 237-Z dated January 6, 1999]. *ETALON. Zakonodatel'stvo Respubliki Belarus'* [ETALON. Legislation of the Republic of Belarus]. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (accessed 20 August 2022).

10. O zheleznodorozhnom transporte v Rossiyskoy Federatsii (v red. FZ ot 14.03.2022): feder. zakon Ros. Feder. ot 10 yanv. 2003 g. № 17-FZ [About Railway Transport in the Russian Federation (as amended Federal Law on March 14, 2022). Federal Law No. 17-FZ dated January 10, 2003]. *Access from Reference Legal System "KonsultantPlyus"*.

11. *Opreделение судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 26.03.2017 № 306-ES16-18379 по делу № А12-10373/2015* [Determination of the Judicial Board for Economic Disputes of the

Supreme Court of the Russian Federation No. 306-ES16-18379 in case No. А12-10373/2015 dated March 26, 2017]. URL: <https://legalacts.ru/sud/opredelenie-verkhovnogosuda-rf-ot-26042017-n-306-es16-18379-po-delu-n-a12-103732015/> (accessed 24 July 2022).

12. *Pravila ekspluatatsii zheleznodorozhnykh putey neobshchego pol'zovaniya: utv. postanovleniem M-va transporta i kommunikatsiy Resp. Belarus' ot 31.03.2008 № 40: po sost. na 13.07.2015* [Rules of Operation of Non-Public Railway Tracks. Approved by the Resolution of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus. Belarus No. 40 dated March 31, 2008. According to Comp. on July 13, 2015]. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (accessed 20 August 2022).

13. *Reshenie ekonomicheskogo suda Vitebskoy oblasti ot 21.07.2020* [The Decision of the Economic Court of the Vitebsk Region dated July 21, 2020]. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (accessed 20 August 2022).

14. *Ustav zheleznodorozhnogo transporta obshchego pol'zovaniya (v red. ot 25.03.2022): utv. postanovleniem Soveta Ministrov Resp. Belarus' 02.08.1999 № 1196* [Charter of Public Railway Transport (as amended on March 25, 2022). Approved by the Resolution of the Council of Ministers of the Republic of Belarus No. 1196 dated August 2, 1999]. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/etalonnyy-bank-dannykh-pravovoy-informatsii/> (accessed 20 August 2022).

15. *Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii (v red. FZ ot 11.06.2022): utv. Feder. zakonom Ros. Feder. ot 10.01.2003 № 18-FZ* [The Charter of Railway Transport of the Russian Federation (as amended Federal Law on June 11, 2022) Approved Federal Law No. 18-FZ dated January 10, 2003]. *Access from Reference Legal System "KonsultantPlyus"*.

16. Chistyakova M.A. *O pravovoy prirode dogovora, predumtrivayushchego ispol'zovanie putey neobshchego pol'zovaniya* [On the Legal Nature of the Contract Providing for the Use of Paths of Non-Public Use]. URL: <https://rka.by/blogs/o-pravovoy-prirode-dogovora/> (accessed 24 July 2022).

### **Information About the Author**

**Larisa A. Kozyrevskaya**, Candidate Sciences (Jurisprudence), Associate Professor, Department of Civil Law Disciplines, Belarusian State University of Economics, Prosp. Partizansky, 26, 220070 Minsk, Republic of Belarus, Larisa-Kozyrevskaya@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0061-3398>

### **Информация об авторе**

**Лариса Анатольевна Козыревская**, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин, Белорусский государственный экономический университет, просп. Партизанский, 26, 220070 г. Минск, Республика Беларусь, Larisa-Kozyrevskaya@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0061-3398>