

ПОДВЕДОМСТВЕННОСТЬ ХОЗЯЙСТВЕННЫМ СУДАМ СПОРОВ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Т.А. СИГАЕВА,
аспирант Института
государства и права НАН
Беларуси ©

Рецензент:
В.Г. ТИХИНЯ,
доктор юридических наук,
профессор

Подведомственность хозяйственным судам споров, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, определяется на основании общих правил подведомственности – наличия спора о праве, его характера и субъектного состава. Первый из указанных признаков разграничивает подведомственность дел между судами и иными юрисдикционными органами. Все споры о праве, в том числе и вытекающие из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, подведомственны судам. В науках процессуального права спор о праве используется также в качестве признака разграничения подведомственности дел искового и иных производств.

В прежней редакции Хозяйственный процессуальный кодекс Республики Беларусь (далее – ХПК) разделов о видах судопроизводства не содержал. Мнения правоведов разделились: одни полагали, что разрешение споров в хозяйственных судах осуществляется с использованием исключительно иска и исковой формы защиты [1, с.46], а другие, учитывая наличие в Кодексе специальных норм, посвященных исковому, приказному и особому производствам, считали, что он косвенно выделяет виды судопроизводства [2, с.128; 3, с.13].

Представляется, что с внесением изменений и дополнений в ХПК вопрос о выделении видов судопроизводства утратил дискуссионный характер. В Кодексе появились ст. 41–43, устанавливающие подведомственность дел в порядке искового, приказного, административного и особого производств, а также специальные, посвященные отдельным видам процедуры рассмотрения дел, – гл. 23–30. Достаточных оснований для выделения видов производства, предусмотренных гл. 25, 27–29 и ст. 263–266 ХПК, по нашему мнению, не было. С целью соответствия материально-правовой природы дел общим правилам, содержащимся в ст. 41–43, а также требованиям нормотворческой техники более правильным было бы отнесение ст. 227–230; 263–264, 266 в главу об административном производстве, а гл. 27–29 и ст. 265 ХПК – в главу о производстве по отдельным категориям дел.

Обусловленность выделения искового порядка защиты прав в ХПК представляется бесспорной. Исторически этот вид производства формировался для защиты интересов в имущественных отношениях, регулировавшихся гражданским правом. Специфика гражданско-правового метода, заключающаяся в равенстве и независимости участников гражданских правовых отношений, обусловила его сущность в направленности на урегулирование спора о праве; равенстве и состязательности сторон при рассмотрении правового конфликта; независимости органа, рассматривающего дело; максимальном количестве гарантий его правильного рассмотрения и разрешения. Поэтому исковой вид производства долгое

время считали предназначенным для защиты гражданских прав, а также других, не имеющих от них принципиальных отличий.

Вследствие расширения права на судебную защиту и придания иску характера универсального правового инструмента [4, с.47–52] в последнее время эта позиция претерпела изменения. В юридической науке высказаны идеи о том, что дела, возникающие из административных правовых отношений, также являются по существу исковыми [4, с.26, 36–37; 5, с.31]. Мы поддерживаем эти новеллы. Считаем, что спор о праве не зависит от того, в каком положении находятся стороны по отношению друг к другу в правовых отношениях. Главное, чтобы их интересы были противоположными, и одна из сторон могла заявить притязания другой. Что же касается споров, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, то происшедшие переосмысления в процессуальной теории не затрагивают порядок их рассмотрения. Наличие спора о праве, возникающего из гражданских правовых отношений, классически обуславливает искомой вид производства.

Согласно ст. 41 ХПК споры, вытекающие из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, подведомственны судам в порядке приказного производства. Данное положение не противоречит их характеристике как категории исковых дел. Приказное производство, по нашему мнению, является разновидностью искового порядка рассмотрения дел, поскольку также направлено на разрешение споров о праве. Его отличия от исковой процедуры обусловлены не отсутствием правового конфликта, но отсутствием разногласий.

Спор о праве как общий критерий разграничения компетенции юрисдикционных органов не позволяет дифференцировать ее внутри судебной системы между общими и хозяйственными судами. Согласно ч. 2 п. 8 постановления Пленума Верховного Суда Республики Беларусь и Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 22 июня 2000 года №4/3 «О разграничении подведомственности дел между общими и хозяйственными судами» разграничение их подведомственности производится по двум критериям – характеру спора и его субъектному составу, учитываемым в совокупности.

В соответствии со ст. 39, 41–42 ХПК по характеру спора хозяйственным судам подведомственны хозяйственные (экономические) споры, возникающие из гражданских, административных и иных правовых отношений.

Споры, вытекающие из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, относятся к хозяйственным (экономическим) конфликтам, возникающим из гражданских правовых отношений. Это обусловлено следующими причинами: во-первых, нормы, регулирующие источник их

возникновения, содержатся в гражданском законодательстве; во-вторых, перевозки, осуществляемые на основании договора перевозки груза железнодорожным транспортом, обладают всеми признаками предпринимательской деятельности, предусмотренными абз. 2 п. 1 ст. 1 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК). С точки зрения легального толкования хозяйственного (экономического) спора, содержащегося в абз. 13 ч. 1 ст. 1 ХПК, этого достаточно, чтобы любой правовой конфликт, вытекающий из данного основания, был признан хозяйственным (экономическим).

Опосредованность перевозочной деятельности гражданскими имущественными правами в случае возникновения конфликтов обуславливает применение способов, направленных на защиту имущественных прав. Вследствие этого хозяйственный (экономический) характер конфликтов, помимо признаков деятельности, из которой они возникают, можно определить по свойствам основания и предмета споров. В субъектном составе он выражен менее явно, поскольку одна сторона споров статично представлена Белорусской железной дорогой, являющейся некоммерческой организацией, а другая сторона динамично – практически любым субъектом права.

Согласно ст. 39 ХПК по субъектному составу хозяйственным судам подведомственны споры, основными участниками которых являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, а в случаях, предусмотренных законодательными актами, также Республика Беларусь, административно-территориальные единицы, государственные органы, органы местного управления и самоуправления, организации, не являющиеся юридическими лицами, должностные лица и граждане.

В соответствии с п. 136–137 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 года №1196 (далее – Устав), одной из сторон судебных споров, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, всегда является юридическое лицо – Белорусская железная дорога. Таким образом, решающее значение для определения подведомственности исследуемых дел имеет статус грузоотправителя и грузополучателя. В этом качестве могут выступать как физические, так и юридические лица (абз. 4, 5 п. 3 Устава). При этом физическое лицо, как правило, имеет статус индивидуального предпринимателя. Исходя из субъектного состава, исследуемые конфликты в подавляющем большинстве подведомственны хозяйственным судам (ст. 39 ХПК). Исключение делается только в случае, когда грузовладелец – физическое лицо, не занимающееся предпринимательской деятельностью. Спор с его участием подлежит рассмотрению в общем суде.

Согласно п. 1, абз. 4 и 5 п. 3 Устава его действие распространяется на Белорусскую железную дорогу, физических и юридических лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта общего пользования. Выявленный на основе этих норм субъектный состав конфликтов соответствует категориям участников споров, устанавливаемых ст. 39 ХПК. В этой связи напрашивается вывод, что вопрос об определении подведомственности дел, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, по субъектному составу можно считать закрытым. Считаем, что это неверно.

К участникам гражданского оборота ГК (п. 3 ст. 1) относит Республику Беларусь и административно-территориальные единицы. В цивилистической науке общепризнана возможность их самостоятельного участия практически во всех гражданских правовых отношениях [7, с.546]. Полагаем, что они могут участвовать и в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом в роли грузовладельцев. Это следует из приведенной общей нормы и отсутствия изъятий в их правоспособности. С целью устранения пробела, по нашему мнению, отмеченную возможность необходимо предусмотреть в нормах абз. 4 и 5 ч. 1 п. 3 Устава.

При нарушении прав, обуславливающих применение способов защиты, направленных на получение денежных средств, выступать в суде от имени данных субъектов могут соответствующие финансовые органы. При нарушении прав, вызывающих необходимость использования мер защиты, направленных на другие объекты, интересы Республики Беларусь, административно-территориальной единицы представляют иные государственные органы, заключившие от их имени договор. Это следует из действующей плюралистической модели участия государства и его административно-территориальных единиц в гражданском обороте и общей обусловленности компетенции в охранительных отношениях компетенцией в регулятивных отношениях.

Статья 39 ХПК называет в качестве участников дел, подведомственных хозяйственным су-

дам, также организации, не являющиеся юридическими лицами, и должностные лица. На наш взгляд, в исследуемых спорах они не могут представлять стороны, поскольку, согласно п. 3 ст. 1 ГК, не являются участниками гражданских правовых отношений.

Для определения подведомственности хозяйственным судам споров, вытекающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, представляется целесообразным классифицировать их по элементам содержания. По признакам основания данные дела возникают из гражданских правовых отношений; по чертам предмета – являются спорами о праве; по характеристикам основания и предмета – хозяйственными (экономическими) конфликтами; по субъектному составу: с одной стороны – между юридическим лицом, с другой – юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, Республикой Беларусь в лице финансовых и других государственных республиканских органов, административно-территориальной единицей Республики Беларусь в лице финансовых и других государственных органов местного управления и самоуправления.

По предмету рассматриваемые споры подразделяются на конфликты: о присуждении к транспортировке груза; о взыскании убытков, неустойки; оплаты за перевозку, процентов за пользование чужими денежными средствами; о присуждении к выдаче груза. По правовому основанию – на споры, возникающие из права: на транспортировку груза; на обеспечение сохранности груза; на соблюдение сроков доставки груза; на выдачу груза; на оплату перевозки груза. По субъектному составу – на конфликты между: юридическими лицами; юридическим лицом и индивидуальным предпринимателем; юридическим лицом и Республикой Беларусь в лице финансовых и других государственных республиканских органов; юридическим лицом и административно-территориальной единицей Республики Беларусь в лице финансовых и других государственных органов местного управления и самоуправления.

ЛИТЕРАТУРА

1. Верховодко И.И. Признание недействительными актов государственных и иных органов в хозяйственных судах. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.15. Мн., 2000.
2. Вабищевич С.С. Предпринимательское (хозяйственное) право Республики Беларусь: Практическое пособие. Мн.: Молодеж. науч. об-во, 2002.
3. Каменков В.С. Хозяйственный процесс: Учеб. пособие. Мн.: Книжный дом, 2005.
4. Осокина Г.Л. Проблемы иска и права на иск. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1989.
5. Добровольский А.А., Иванова С.А. Основные проблемы исковой формы защиты права. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1979.
6. Гражданское право. Общая часть: Учеб. пособие / Под ред. В.А. Витушко. Мн.: Белорус. гос. экон. ун-т, 1997.