

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763:656.2

© **Борисова Светлана Валентиновна**

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование подрядных отношений на железнодорожном транспорте с использованием интеллектуальной собственности

Аннотация. В статье рассмотрена специфика правового регулирования подрядных отношений на железнодорожном транспорте, которая характеризуется специальным субъектным составом, многообразием объектов транспортного комплекса, видами подрядных работ, различными уровнями правовой регламентации, наличием непоименованных в ГК РФ подрядных договорных конструкций и пр. Отмечается, что ОАО «РЖД» как основной субъект локального нормотворчества, организуя хозяйственные связи с участием группы лиц (холдинга), по сути, осуществляет саморегулирование хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. Также автором приводится систематика договоров о выполнении работ на железнодорожном транспорте с элементами использования интеллектуальной собственности, исследуется правовая природа конструкторской документации, содержащей сведения об интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: холдинг на железнодорожном транспорте; договор подряда; договор на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ; договор заказа, интеллектуальная собственность; конкурсная документация.

© **Svetlana V. Borisova**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Civil law, International private law and Civil procedure' of the Law Institute of the Russian University of Transport

Legal regulation of contracting relations on railway transport

using intellectual property

Abstract. The current paper has examined the specifics of the legal regulation of contracting relations on railway transport, which is characterized by a special subject composition, a variety of objects of the transport complex, types of contract work, various levels of legal regulation, the presence of contractual contract structures not listed in the Civil Code of the Russian Federation, etc. There has been noted that JSC “Russian Railways”, as the main subject of local rule-making, when organizing economic ties with the participation of a group of persons (holding), in fact, self-regulates economic activities on railway transport. The author has also provided a systematics of contracts for the work on railway transport with elements of intellectual property, investigates the legal nature of design documentation containing information about intellectual property.

Keywords: railway transport holding; work contract; contract for research, development and technological work; order contract; intellectual property; tender documentation.

Договор подряда является одним из наиболее востребованных гражданско-правовых договоров в предпринимательской практике хозяйствующих субъектов, в том числе в хозяйственной деятельности участниц холдинга на железнодорожном транспорте, возглавляемого коммерческой корпорацией ОАО «РЖД». Напомним, что холдинговые объединения в России не имеют статуса юридического лица. (В зарубежном праве неправосубъектным является концерн (аналог холдинга в современном российском праве), а холдинг рассматривается в качестве самостоятельного субъекта права [1].) Они представляют собой вертикально-интегрированные неправосубъектные объединения, поэтому заключать договоры между собой и с другими лицами могут лишь участники холдинга, но не сам холдинг. Соответственно, стороной договора подряда могут быть участницы холдинга — хозяйственные общества (акционерные общества и общества с ограниченной ответственностью). (Под холдингом «РЖД» в актах локального нормотворчества понимается группа юридических лиц, включающая в себя материнское общество — ОАО «РЖД» — и его дочерние общества, осуществляющие профильные виды деятельности, а также юридические лица, осуществляющие профильные виды деятельности, в которых дочерние общества ОАО «РЖД» сами выступают в качестве контролирующего акционера (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 марта 2015 г. № 608р «Об утверждении документов, регламентирующих работу с брендами холдинга «РЖД»)).

Хозяйственная деятельность на железнодорожном транспорте связана не только с перевозкой пассажиров и грузов, но и со строительством,

ремонт, реконструкцией вагонов, локомотивов, стрелочных переводов, железнодорожных путей и других объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Договор подряда обеспечивает как собственные нужды транспортных корпораций — участниц холдинга, осуществляющих ремонт принадлежащих им офисных зданий, так и нужды перевозочного процесса (ремонт железнодорожного пути, ремонт тормозного оборудования и др.). Если в первом случае правовое регулирование подрядных отношений полностью укладывается в общую гражданско-правовую схему, то во втором случае в силу специфики хозяйствования на транспорте ее явно недостаточно. Специфика подрядных правовых отношений на железнодорожном транспорте характеризуется специальным субъектным составом, многообразием объектов транспортного комплекса, видами подрядных работ, уровнями правовой регламентации, наличием непоименованных в ГК РФ подрядных договорных конструкций и пр.

Так, законодательство о подряде на железнодорожном транспорте в зависимости от статуса субъекта нормотворчества подразделяется на общее и специальное, применяемое в субсидиарном порядке. Общие положения о подряде, формируемые на федеральном уровне, содержатся в гл. 37 «Подряд» Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). (Договор подряда был известен римскому праву как разновидность договора найма (*locatio conductio*), наряду с наймом вещей и наймом услуг. С точки зрения современной теории гражданского права предметом договора подряда является конкретный (индивидуальный) результат умственных либо физического труда в виде не столько даваемого, сколько сделанного объекта материального характера, который отделяется от самой работы. Этими базовыми признаками данное договорное обязательство отличается от договора оказания услуг, в котором интерес контрагента удовлетворяет процесс, т.е. предоставляется труд, «растянутый» во времени, например, перевозка, хранение, страхование, транспортная экспедиция и пр.) Специальное законодательство, в том числе технического характера, регулирующее подрядные отношения на железнодорожном транспорте, образуют, во-первых, нормативные правовые акты, издаваемые органами исполнительной власти государства, например, приказ Министра обороны РФ № 413, Минтранса России № 146 от 9 октября 2007 г. «Об утверждении Порядка осуществления проектирования, строительства, эксплуатации, текущего содержания и ремонта железнодорожных путей необщего пользования объектов Министерства обороны Российской Федерации и расчетов за выполненные работы» и др. Во-вторых, локальные нормативные правовые акты холдинговой компании ОАО «РЖД». В этом случае механизм договорного регулирования дополняется новым элементом в лице специального субъекта — ОАО «РЖД», холдинговой компанией (компанией одного лица со 100%-ным участием государства),

формирующей собственные локальные нормативные правовые акты, регулирующие подрядные отношения на железнодорожном транспорте. Организуя хозяйственные связи с участием группы лиц (холдинга), ОАО «РЖД» как основной субъект локального нормотворчества, по сути, осуществляет саморегулирование хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. Примерами локальных актов в области подрядных отношений являются: Технические условия на работы по ремонту железнодорожного пути (распоряжение ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р); Руководство по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 мая 2015 г. № 1191р); Временные технические условия на щебень II категории по ГОСТ 7392-2014 «Щебень из плотных горных пород для балластного слоя железнодорожного пути. Технические условия», очищенный машинами глубокой очистки, для производства ремонтно-путевых работ (распоряжение ОАО «РЖД» от 16 февраля 2017 г. № 309р) и пр.

Специфика подрядных отношений, как отмечалось выше, определяется статусом сторон договоров подряда. Ими являются собственники (владельцы) движимого и недвижимого имущества в сфере транспорта, а также транспортных имущественных комплексов, на которые возлагается обязанность по их содержанию и ремонту. Так, владельцами инфраструктуры или владельцами железнодорожных путей необщего пользования осуществляется: а) ремонт путевых устройств на железнодорожных переездах — обеспечивается в плановом порядке; б) работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда, установке и демонтажу временных дорожных знаков (п. 80 приказа Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов»).

При выполнении работ, чаще в сфере строительства, могут принимать участие несколько лиц, привлекаться специализированные организации. В ГК РФ закреплены различные способы организации подрядных связей. Так, согласно ст. 706 ГК РФ, подрядчик вправе привлечь к исполнению своих обязательств других лиц (субподрядчиков). Аналогичная схема применяется и на железнодорожном транспорте. Так, ремонт, кроме капитального ремонта железнодорожных путей необщего пользования ветевладельцев Минобороны России осуществляется силами железнодорожных войск с возможным привлечением субподрядных организаций, выбор которых осуществляется в соответствии с законодательством РФ (п. 43 приказ Министра обороны РФ № 413, Минтранса России № 146 от 9 октября 2007 г.).

На железнодорожном транспорте заключается множество подрядных договоров, как предусмотренных, так и не предусмотренных ГК РФ. К числу специальных договоров, не поименованных в ГК РФ, относятся

следующие хозяйственные договоры: 1) договор на ремонт тормозного оборудования, например, для электровозов и тепловозов нового поколения, использующих в тормозной системе краны и приборы дистанционного управления тормозами, приспособленными для работы в системах автоведения, безопасности и диагностики, наряду с блочным и модульным исполнением навесного тормозного оборудования (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 мая 2015 г. № 1191р «О вводе в действие руководства по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава»); 2) договор подряда на ремонт железнодорожного пути (распоряжение ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р «Об утверждении и введении в действие откорректированной редакции технических условий на работы по реконструкции (модернизации) и ремонту железнодорожного пути») и др. Так, ОАО «РЖД» заключает договор на выполнение работ по реконструкции, модернизации и ремонту железнодорожного пути хозяйственным или подрядным способом с подрядчиками, включая проектные институты для проведения проектных работ. Такой договор заключают подразделения и филиалы от имени ОАО «РЖД». Классы путей устанавливаются в соответствии с требованиями Методики классификации железнодорожных линий, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2009 г. № 1393р. Классификация железнодорожных линий строится на основе двух основных критериев: скорости движения поездов (км/ч) и грузонапряженности (млн ткм бр./км в год). К видам ремонта относятся: а) капитальный ремонт железнодорожного пути на новых материалах, в состав которого входят следующие основные виды работ: замена рельсошпальной решетки на новую; замена стрелочных переводов на новые, в том числе с элементами более высокого технического уровня и пр.; б) капитальный ремонт стрелочных переводов; в) средний ремонт пути, например, очистка щебеночной балластной призмы в соответствии с проектом, обеспечивая после ремонта слой очищенного и нового щебня под подошвой шпал не менее величины, нормированной для класса ремонтируемого пути и др.; г) капитальный ремонт переездов. Он проводится в комплексе с реконструкцией, капитальными и средним ремонтами пути. При капитальном ремонте переездов выполняются следующие работы: замена переездного настила; замена негодных и дефектных шпал; устройство пешеходных дорожек и пр.

Бесспорным достоинством указанных договоров является содержащиеся в них (в отличие от федерального законодательства) определения используемых специальных терминов правового и технического характера, положительно влияя на правоприменительную практику. Например, в распоряжении ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р капитальный ремонт верхнего строения пути определяется субъектом локального нормотворчества как замена рельсошпальной решетки с

применением новых или старогодных материалов с восстановлением дренающих свойств балластной призмы и выполнением отдельных работ по земляному полотну и искусственным сооружениям.

Подрядные и иные работы на железнодорожном транспорте могут быть сопряжены с созданием и использованием интеллектуальной собственности. В этом случае вещно-правовой режим дополняется правилами оборота интеллектуальной собственности, предусмотренными ГК РФ. Речь идет о соотношении прав собственности на вещи и интеллектуальных прав (исключительных прав, прав на получение патента и пр.) на нематериальные объекты в виде результатов интеллектуальной деятельности и средств индивидуализации, осуществление которых носит самостоятельный и независимый характер. Такие соглашения на железнодорожном транспорте отличаются видовым многообразием.

Во-первых, ряд договоров могут содержать специальный заказ на создание интеллектуальной собственности, например, объекта архитектуры (здания вокзала и пр.), кинофильма, иного аудиовизуального произведения, театрально-зрелищного представления, мультимедийного продукта, секрета производства, изобретения и пр. Например, ОАО «РЖД» является функциональным заказчиком программно-информационного обеспечения. От его имени могут выступать структурное подразделение аппарата управления, филиал, иницирующие выполнение работ (оказание услуг) (Методические рекомендации по определению стоимости договоров, связанных с программно-информационным обеспечением, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 2 апреля 2014 г. № 828р).

Представляется некорректным упоминание в локальных актах на железнодорожном транспорте в наименовании соглашения словосочетания «договор подряда на создание научного произведения» (распоряжение ОАО «РЖД» от 30 ноября 2010 г. № 2454р, утвердившее Порядок регулирования отношений в связи с созданием, правовой охраной и использованием объектов авторских и смежных прав в ОАО «РЖД»), поскольку подряд сопряжен с выполнением работ, результатом которого является создание овеществленного продукта (здания, сооружения и пр.), а договор заказа, предусмотренный ГК РФ, предполагает создание специального нематериального объекта — интеллектуальной собственности (договор авторского заказа (ст. 1288 ГК РФ), договор на создание промышленного образца (ст. 1372 ГК РФ), договор на создание топология (ст. 1463 ГК РФ)) и пр.

Во-вторых, договор на железнодорожном транспорте может заключаться на выполнение работ по плану научно-технического развития ОАО «РЖД», в котором под работами понимаются научно-исследовательские, опытно-конструкторские, опытно-технологические работы (далее — НИОКР) и общехозяйственные работы, выполняемые за

счет расходов текущего периода, включенные в план научно-технического развития ОАО «РЖД» (распоряжение ОАО «РЖД» от 14 февраля 2014 г. № 416р «Об утверждении примерной формы договора, заключаемого от имени ОАО «РЖД» на выполнение работ по плану научно-технического развития ОАО «РЖД» (НИР, ОКР, ОТР, НИОКР)»). Предмет и объект договора в этом случае отличается от предмета и объекта предыдущего соглашения, поскольку целью исследуемого обязательства является не специальный заказ на создание интеллектуальной собственности, а осуществление деятельности, сопровождающейся конечным продуктом в виде образца нового изделия, конструкторской документации на него либо новой технологии. Причем договор с исполнителем может охватывать как весь цикл проведения исследования, разработки и изготовления образцов, так и отдельные его этапы (элементы) (п. 1, 2 ст. 769 ГК РФ). В этом случае создание интеллектуальной собственности, например, изобретения, полезной модели, программы для ЭВМ и пр., не является обязательным (квалифицирующим) признаком обязательства, а имеет случайный характер. Кроме того, если полученный объект не соответствует критериям охраноспособности объектов, например, патентного права, правовая охрана по усмотрению заказчика может быть осуществлена в виде секрета производства (распоряжение ОАО «РЖД» от 28 ноября 2014 г. № 2782р, утвердившее Регламент беспатентной формы охраны созданных разработок в режиме коммерческой тайны). Логична в этом случае оговорка в п. 4 ст. 769 ГК РФ, что условия договоров на выполнение НИОКР должны соответствовать законам и иным правовым актам об исключительных правах (интеллектуальной собственности). Таким образом, применение норм ГК РФ носит субсидиарный и факультативный характер.

В-третьих, хозяйствующие субъекты на транспорте, выступая в качестве заказчика работ, например, по ремонту вокзального комплекса как совокупности станционных зданий, сооружений и обустройств, необходимых для обслуживания пассажиров и предоставления им сопутствующих платных услуг и расположенных на одной железнодорожной станции, заключают договоры подряда, которые прямо не предусматривают создание интеллектуальной собственности, но в ходе их выполнения таковая может появиться, например, в виде изобретения, секрета производства и пр. В этом случае соответствующие положения права интеллектуальной собственности также применяются в субсидиарном (дополнительном) порядке.

В-четвертых, интеллектуальная собственность, принадлежащая участницам холдинга, может передаваться по договорам о выполнении работ либо оказании услуг третьим лицам, например, по договорам о проведении НИОКР, по договорам подряда в составе конкурсной либо проектной документации. Хозяйствующие субъекты на транспорте также пользуются интеллектуальной собственностью, принадлежащей их

контрагентам, например, секретом производства в режиме коммерческой тайны. В этом случае в тексте соглашений устанавливается обязанность о соблюдении режима коммерческой тайны его сторонами. Как указывается в локальном законодательстве на железнодорожном транспорте, в договоре на проведение работ определяются объем передаваемых сведений и обязанности исполнителя работ по обеспечению их конфиденциальности, а также обязанности по обеспечению охраны конфиденциальности результатов работ, как в процессе их проведения, так и по их завершении. В договоре также должна быть определена обязанность исполнителя работ по возмещению убытков при разглашении ей информации, составляющей коммерческую тайну ОАО «РЖД» вопреки договору. В случае необходимости с контрагентом заключается специальное соглашение по охране конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну при проведении работ (п. 8.4 приказа ОАО «РЖД» от 27 декабря 2004 г. № 240 «О порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну, в ОАО «РЖД»»). Аналогичные требования содержатся в Методических указаниях по ведению договорной и претензионной работы в ОАО «РЖД» от 31 марта 2016 г. № 261, согласно которым проект договора должен в обязательном порядке содержать положения о соблюдении сторонами конфиденциальности информации о заключении, исполнении, условиях договора, а также информации, полученной в ходе исполнения договора (подп. 15 п. 1.3.4.2).

В целях предотвращения конфликта при осуществлении закупочной деятельности на железнодорожном транспорте устанавливается требование о необходимости подтверждения наличия прав на результаты интеллектуальной деятельности, являющиеся объектом сделки, у стороны сделки до ее заключения. Так, в соответствии с п. 20 Положения о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД», утвержденного 28 июня 2018 г., в документации о конкурентной закупке могут устанавливаться обязательные требования к участникам, а именно: обладание участником исключительными правами на результаты интеллектуальной деятельности, если в связи с исполнением договора заказчик приобретает права на такие результаты. (Документами, подтверждающими исключительное право владельца на конкретный результат интеллектуальной деятельности, являются: патент на изобретение; патент (свидетельство) на полезную модель; патент на промышленный образец; свидетельство о государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин; свидетельство о государственной регистрации базы данных; договор о приобретении исключительной лицензии; документ, подтверждающий наличие правовой охраны в режиме коммерческой тайны.)

Кроме определения судьбы вещей по договорам о выполнении работ, в специальном порядке решается вопрос о принадлежности

исключительных прав. Нередко между сторонами возникают споры. Принадлежность исключительных прав может устанавливаться законом (в императивной норме) либо предусматриваться хозяйственным договором (в случае диспозитивности федеральной нормы). Так, например, по общему правилу право на получение патента и исключительное право на интеллектуальную собственность, например, объекты патентного права или секрет производства, созданные при выполнении договора подряда или договора на выполнение НИОКР, которые прямо не предусматривали их создание, принадлежат подрядчику (исполнителю), если договором между ним и заказчиком не предусмотрено иное (ст. 1371 ГК РФ). В соглашениях с ОАО «РЖД» данные интеллектуальные права могут передаваться последнему, выступающему в нем в качестве заказчика, при условии: а) финансирования им работ по доведению результатов, созданных в ходе проведения НИОКР, до стадии их практического применения и дальнейшего тиражирования для собственных нужд; б) финансирования НИОКР в полном объеме за счет средств ОАО «РЖД», если на момент заключения договора на выполнение НИОКР определено лицо, не входящее в структуру ОАО «РЖД», изъявившее желание и готовое на основании договора приобрести права на использование указанных результатов интеллектуальной деятельности.

Локальными актами ОАО «РЖД» предусмотрено, что при заключении гражданско-правового договора с третьими лицами, в котором ОАО «РЖД» выступает в качестве заказчика интеллектуальной собственности, предусматривается условие о принадлежности прав на нее ОАО «РЖД» (п. 4.2.9 Положения об изобретательской деятельности в ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2015 г. № 1380р).

Проблемный характер имеет вопрос конструкторской документации, переданной заказчику, например, на основании договора на производство проектно-изыскательских работ, содержащей сведения об архитектурном объекте, и допустимости передачи ее третьим лицам для внесения изменений в объект строительства. В постановлении № 5816/11 Президиум Высший Арбитражный Суд РФ указал, действительно, объектами авторских прав являются произведения архитектуры, градостроительства и садово-паркового искусства, в том числе в виде проектов, чертежей, изображений и макетов (п. 1 ст. 1259 ГК РФ). В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 17 ноября 1995 г. № 169-ФЗ «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации» архитектурный проект представляет собой архитектурную часть документации для строительства и градостроительной документации, содержащую архитектурные решения. Под архитектурным решением понимается авторский замысел архитектурного объекта, его внешнего и внутреннего облика, пространственной, планировочной и функциональной организации, зафиксированный в архитектурной части

документации для строительства и реализованный в построенном архитектурном объекте. В связи с этим объектом авторского права является не документация для строительства в целом, а ее архитектурная часть (архитектурный проект), содержащая архитектурные решения [2].

Единообразный подход в договорной деятельности на железнодорожном транспорте в части использования конструкторской документации призваны обеспечить нормы-принципы, установленные Стратегией управления интеллектуальной собственностью в холдинге на железнодорожном транспорте, а именно: а) исключительные права на содержащуюся в проектной документации интеллектуальную собственность не зависят от права собственности на конструкторскую документацию; б) описание в ней изобретения или полезной модели не приводит само по себе к использованию соответствующего объекта патентных прав; в) практическая реализация конструкторской документации является использованием соответственно изобретения или полезной модели (распоряжение ОАО «РЖД» от 13 мая 2019 г. № 861/р «Об управлении интеллектуальной собственностью холдинга “РЖД”»). Также содержащиеся в конструкторской документации сведения могут составлять секрет производства (ноу-хау) и защищаться в режиме коммерческой тайны.

В заключении отметим, что сфера хозяйствования на железнодорожном транспорте в части правовой регламентации договорных отношений, имея многоуровневый характер, остается «белым пятном» отечественного законодательства и требует масштабных исследований с учетом специфики функционирования юридических лиц в транспортно-хозяйственной сфере.

Литература

1. Суханов, Е. А. Сравнительное корпоративное право. — Москва : Статут, 2014 // СПС Консультант Плюс.
2. Денисова, А. Объектом авторского права признается не проектная документация в целом, а только ее часть, содержащая архитектурное решение // Подготовлен для системы КонсультантПлюс. 2020.

References

1. Sukhanov, Ye. A. Sravnitel'noye korporativnoye pravo [Comparative corporate law]. — Moskva : Statut, 2014 // SPS Konsul'tant Plyus.
2. Denisova, A. Ob"yektom avtorskogo prava priznayetsya ne proyektnaya dokumentatsiya v tselom, a tol'ko yeye chast', soderzhashchaya arkhitekturnoye resheniye [The object of copyright is not the project documentation as a whole, but only its part containing the architectural solution] // Podgotovlen dlya sistemy Konsul'tantPlyus. 2020.