

# ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ ПРО ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ПІДЇЗНОЇ КОЛІЇ І ДОГОВОРУ НА ПОДАЧУ ТА ЗАБИРАННЯ ВАГОНІВ

УДК: 347.463



## І. В. БУЛГАКОВА

*кандидат юридичних наук, доцент,  
Київська державна Академія водного транспорту  
ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагадачного*

В статті розглядається питання про правову природу договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору про подачу та забирання вагонів. Відмічається дискусійність даного питання в юридичній науці. Автор класифікує вказані договори як організаційні і рамочні, які направлені на організацію інших договорів, які укладаються у спрощеному порядку.

**Ключові слова:** *договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії, договір про подачу та забирання вагонів, правове регулювання перевезення вантажів, організація перевезення вантажів.*



LEGAL NATURE OF THE CONTRACT FOR USE OF APPROACHING RAILWAY ROADS AND THE CONTRACT FOR CARS SUPPLY AND CLEANING

**Bulgakova I. V.**

Received: 16 Jul 2015.

Цикл транспортного процесу являє собою комплекс трьох елементів: навантаження, переміщення та вивантаження вантажу. Кожен із вказаних елементів в свою чергу складається із операцій та робіт, які виконуються в процесі підготовки, організації та безпосереднього здійснення перевезень. Відносини між підприємствами, організаціями, фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності з органами залізничного транспорту з приводу транспортування вантажів опосередковуються договором перевезення. Однак останній не охоплює всього комплексу відносин, які складаються між його учасниками. Більше того, на думку А. І. Хаснудінова «виконання основного зобов'язання неможливо без допоміжного, оскільки в самому характері дій закладена необхідність виконання цілого ряду додаткових операцій, які організаційно завершують (оформлюють) весь процес доставки. Зв'язок основного і допоміжного зобов'язання має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення і розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжного, то існування останніх поза перевізного правовідношення взагалі немає сенсу» [5, 23].

Наряду з договором перевезення, який опосередковує виконання основної операції транспортного

циклу, укладаються договори допоміжного характеру, серед яких найбільшого розповсюдження в господарській практиці набули договори про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договори про подачу та забирання вагонів.

Питання про правову природу договору про експлуатація залізничної під'їзної колії і договору про подачу та забирання вагонів залишається предметом дискусії. Узагальнюючи висловлені з даного питання точки зору можна умовно виділити три підходи:

1. Як договори про надання послуг і навіть в деяких випадках як договори під'яду. Такі пропозиції зокрема вносять М. К. Александров-Дольник визначаючи вказані договори як «різновид договору під'яду у формі надання послуг» [6, 8], та А. П. Потапов – «самостійні договори про надання господарських послуг» [7, 12].

2. В свою чергу, такі автори як М. А. Тарасов [8], Г. Б. Астановський [9], В. А. Єгізаров [10] є прибічниками класифікації договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорів про подачу та забирання вагонів як самостійного виду договорів «особливого роду», «особливого виду».

3. Як різновид організаційних договорів розглядають вказані договори А. М. Романович [11], В. І. Сухинін [12], В. В. Вітрянський вважає, що вони «повністю охоплюються змістом договору про організацію перевезень» [13, 350].

Загальні положення щодо експлуатаційної роботи на залізничних під'їзних коліях, взаємовідносин залізниць і власників колій передбачені ст. 21 Закону України «Про залізничний транспорт» [1] і розділом 4 Статуту залізниць України [2] (далі – СЗУ). Детальну регламентацію відповідних відносин дають затверджені Міністерством транспорту України

21 листопада 2000 р. на підставі ст. 5 Статуту залізниць України Правила обслуговування залізничних під'їзних колій (далі – Правила обслуговування) [3]. Крім того, експлуатація під'їзних колій регулюється іншими нормативними актами, які мають як загальне, так і спеціальне значення. До них відноситься насамперед наказ Міністерства транспорту України від 15 листопада 1999 р. «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» [4], яким встановлюються порядок нарахування та розміри зборів за подачу та забирання вагонів, вантажно-розвантажувальної, маневрової роботи тощо.

Проте, вважаємо, що використання термінів і документів, які характерні для правового регулювання зобов'язань про надання послуг само по собі не діє підстав для висновку про правову природу даних договорів.

Слід відмітити, що вказані нормативно-правові акти, що регулюють дану сферу суспільних відносин неодноразово вказують саме на обслуговування. Більш того, документи, що використовують сторони для фіксації окремих етапів розвитку своїх відносин також характерні для договорів про надання послуг. Примірні форми цих договорів (Додатки № 1–3, 5 до Правил обслуговування) передбачають стягнення плати за користування вагонами. Також вказані договори можуть містити умови про плату за користування залізничними під'їзними коліями, однак це не означає, що вказані договори є різновидом договорів майнового найму (оренди). Примірними договорами передбачається також плата за маневрову роботу, однак це також не означає, що договори,

які розглядаються, можна віднести до договорів підряду. У вказаних нормативно-правових актах слова «послуги» та «обслуговування» вживаються в контексті, що має на увазі або «послуги з перевезення», які регулюються окремим договором перевезення, або «технічне обслуговування», що передбачає комплекс організаційно-технічних заходів, але не як договір про надання послуг. Таким чином, слід відмітити, що ознака цільової направленості договору є основним системним фактором, у зв'язку з чим являє інтерес правова мета, яку переслідують сторони договору, що розглядаються.

Отже, правова мета організаційного договору направлена на стабілізацію відносин сторін, оптимізація їх відносин, підвищенню економічної ефективності існуючих відносин.

Вважаємо, що аналіз змісту Типових договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії і на подачу та забирання вагонів дозволяє стверджувати про їх відповідність вищевказаній правовій меті. Про це свідчить і тривалий характер відносин сторін і немайновий характер зобов'язань. Відповідно до п. 2.1 Правил обслуговування вони укладаються терміном на п'ять років.

Необхідно зазначити, що суттєвим аргументом на користь майнового характеру договорів, що розглядається є включення до них умов про сплату перевізнику за перевезення, а також сплата інших зборів.

Прибічником віднесення договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договорів про подачу та забирання вагонів до майнових є В. А. Єгізаров [10, 156]. Майново-вартісний характер даних договорів відмічає й А. І. Хаснудінов [5, 40].

Протилежну точку зору висловлює А. М. Романович, який вважає, що наявність оплати як однієї з умов договору про

експлуатацію залізничної під'їзної колії грає другорядну роль [11, 66]. В. І. Сухінін також вказує на те, що основною метою даних договорів є створення «моделі виконання зобов'язань» у зв'язку з чим автор приходиться до висновку про їх переважну направленість на організацію відносин сторін [12, 16].

Вважаємо, що у відношенні договорів, що розглядаються, проведення аналізу на предмет їх переважної направленості не має сенсу, оскільки умови про сплату вказаних зборів є умовами інших договорів, які виникають та організуються на підставі договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору про подачу та забирання вагонів. Як відмічає С. Ю. Морозов, правовідносини, які виникають із даних договорів, не можуть розглядатися як майново-вартісні. Вони повинні класифікуватися як рамочні організаційні договори, цільове призначення яких полягає в тому, щоб на системній основі організувати відразу два види договірних зобов'язань – немайновий договір про пред'явлення вантажу до перевезення та майновий договір перевезення вантажів [14, 262, 273].

Погоджуючись в цілому з точкою зору С. Ю. Морозова, вважаємо за необхідне відмітити, що на основі договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договору про подачу та забирання вагонів можуть організовуватися, крім іншого:

– договори оренди, наприклад оренди вагонів, контейнерів; оренди під'їзних колій;

– договори про надання послуг;

– інші види договорів у випадку, якщо сторони вважають за необхідне їх укласти на підставі організаційного рамочного договору.

Таким чином, можна стверджувати, що договір про експлуатацію залізничної

під'їзної колії і договір про подачу та забирання вагонів є рамочними організаційними договорами. Включення в них майнових умов має на меті надання відносинам сторін стабільності і прогнозованості та направлено на організацію інших договорів, які кожен раз укладаються у спрощеному порядку. Майнові умови, які включаються до організаційних договорів, є умовами договорів, які укладаються у спрощеному порядку, але не самих організаційних договорів.

Також необхідно відмітити, що в СЗУ ці договори іменуються в одних статтях «на експлуатацію залізничних під'їзних колій», «на подачу та забирання вагонів» (ст.ст. 71, 73), а в інших – «про експлуатацію залізничної під'їзної колії», «про подачу та забирання вагонів» (ст.ст. 75–77) без жодних відмінностей в договірних відносинах і в тому і в іншому випадку. Проте це є невірним, оскільки, на нашу думку, необхідно забезпечити однаковість вказаних термінологічних позначень.

Правилами обслуговування (п. 2.1) передбачається, що договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею і власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власними або орендованим локомотивом. Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і підприємствами, у разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів. Тобто в даному випадку як підприємства виступають і власники, і орендарі, і користувачі, і контрагенти. Що стосується поняття «окремі вантажні fronti», то відповідно до ст. 75 СЗУ та п. 5.1 Правил обслуговування вантажний фронт визначається кількістю вагонів, яку можна встановити за довжиною складської колії, що може бути використана для одночасного

навантаження або вивантаження однорідних вантажів.

Технологія роботи під'їзних колій визначається належністю локомотива, за допомогою якого здійснюється подача та забирання вагонів і маневрова робота на під'їзній колії. При обслуговуванні під'їзної колії локомотивом підприємства вагони подаються локомотивом залізниці тільки на передавальні колії даної під'їзної колії. Якщо ж під'їзна колія обслуговується локомотивом залізниці, вагони подаються залізницею під навантаження і вивантаження безпосередньо на під'їзну колію. Сама належність локомотива залізниці чи підприємству визначає зміст основних умов договору. Зокрема, при обслуговуванні під'їзної колії локомотивом підприємства встановлюються строки обороту вагонів на під'їзні колії, а при обслуговуванні локомотивом залізниці – строки навантаження і вивантаження в вагони і з вагонів.

Для забезпечення укладання договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорів про подачу та забирання вагонів Міністерством транспорту України затверджені форми даних договорів [5, додатки 1, 2].

Отже, договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії можна визначити як договір, в силу якого залізниця зобов'язується подавати під навантаження і вивантаження вагони до межі під'їзної колії у встановленому сторонами порядку, а володілець – приймати ці вагони та здавати їх залізниці з виконанням встановлених законодавством облікових операцій, здійснювати подальший рух вагонів власними або орендованими локомотивами, забезпечувати додержання визначеного сторонами терміну перебування вагонів на під'їзній колії та сплачувати залізниці обумовлену договором плату.

Сторонами договору про експлуатацію залізничних під'їзних колій виступають:

1) залізниця або відповідно уповноважена начальником залізниці організація (ст. 77 СЗУ);

2) підприємство, якому належить під'їзна колія (власник, орендар, користувач та їх контрагенти) і яке має власні або орендовані локомотиви.

Договір про подачу та забирання вагонів, можна визначити, як договір, в силу якого залізниця зобов'язується подавати під навантаження і вивантаження вагони безпосередньо на під'їзну колію і розставляти їх на місцях навантаження і вивантаження у встановленому сторонами порядку, а володілець – приймати ці вагони та здавати їх залізниці з виконанням встановлених законодавством облікових операцій, забезпечувати додержання визначеного сторонами терміну перебування вагонів на під'їзній колії та сплачувати залізниці обумовлену договором плату.

Сторонами договору про подачу та забирання вагонів виступають:

1) залізниця або відповідно уповноважена начальником залізниці організація;

2) підприємство (власник, орендар, користувач та їх контрагенти), яке не має власних або орендованих локомотивів і користується локомотивами залізниці.

Як витікає із ст. 64 СЗУ власниками залізничних під'їзних колій можуть бути будь-які юридичні особи, а також фізичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності. Як правило, ними виступають великі за обсягом продукції підприємства, які для здійснення масових перевезень вантажів і будують залізничні під'їзні колії. Так, наприклад, в Україні такими є підприємства вугільнодобувної промисловості Донецької області, нафтопереробні підприємства Одеської області тощо, які виступають власниками великої кількості залізничних під'їзних колій. При цьому між цими підприємствами і залізницею укладаються відповідні договори на кожен залізничну під'їзну колію. Але за згодою сторін може укладатися один договір із зазначенням у ньому порядку подачі та забирання вагонів для кожної під'їзної колії (п. 2.6 Правил обслуговування).

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. *Закон України* Закон України від 4 липня 1996 року «Про залізничний транспорт» // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
2. *Постанова Кабінету Міністрів України* від 6 квітня 1998 року № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України» // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14.
3. *Наказ Міністерства транспорту України* від 21 листопада 2000 року № 644 «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів» // Офіційний вісник України. – 2000. – № 48.
4. *Наказ Міністерства транспорту України* від 15 листопада 1999 року № 551 «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» // Офіційний вісник України. – 1999. – № 49.



5. *Хаснутдинов А. И.* Вспомогательные договоры на транспорте / А. И. Хаснутдинов. – Иркутск : Изд-во Иркут. Ун-та. – 1994. – 253 с.
6. *Александров-Дольник М. К.* Договоры советского транспортного права : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / М. К. Александров-Дольник. – М., 1963. – 41 с.
7. *Потапов А. П.* Договор на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / А. П. Потапов. – Иркутск, 1973. – 23 с.
8. *Тарасов М. А.* Договор перевозки / М. А. Тарасов. – Ростов : Издательство ростовского университета. – 1965. – 456 с.
9. *Астановский Г. Б.* Договорные отношения на эксплуатацию подъездных путей / Г. Б. Астановский ; [отв. ред. Н. С. Малейн]. – М. : Юрид. лит, 1984. – 112 с.
10. *Егизаров В. А.* Транспортное право : учебное пособие / В. А. Егизаров. – М. : Юридическая литература, 2001. – 272 с.
11. *Романович А. Н.* Транспортные правоотношения / А. Н. Романович. – Минск : Университетское, 1984. – 126 с.
12. *Сухинин В. И.* Гражданско-правовое регулирование отношений по выполнению перевозочных операций на железнодорожных подъездных путях : автореф. дисс. .... канд. юрид. наук / В. И. Сухинин. – Томск, 1984. – 21 с.
13. *Витрянский В. В.* Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 526 с.
14. *Морозов С. Ю.* Система транспортных организационных договоров / С. Ю. Морозов. – М. : Норма, 2011. – 324 с.

Стаття надійшла до редакції: 16.07.2015.

Рекомендовано кафедрою цивільного, господарського права та процесу

#### LEGAL NATURE OF THE CONTRACT FOR USE OF APPROACHING RAILWAY ROADS AND THE CONTRACT FOR CARS SUPPLY AND CLEANING

*Bulgakova I. V.*

**Abstract:** The article concerns the issue on legal nature of the contract for use of approaching roads of non-general use and the contract for cars supply and cleaning. Marked, that for today there are three going near determination of legal nature of these agreements. Firstly, as agreements on the grant of services. Secondly, as an independent type of agreement and thirdly as a variety of organizational agreements. An author is determine the legal aim of organizational agreement what directed on stabilizing of relations of parties, optimization of their relations, to the increase of economic efficiency of existent relations. Acceding to the point of view of some scientists author consider a necessity to mark, that on the basis of agreement on exploitation of railway access road and agreement on a serve and taking away of carriages the contracts of tenancy, agreements, can get organized on the grants of services, other types of agreements. The article notes controversy of this issue in law science; classifies these contracts as organizational and framework ones, aimed at organization of other contracts which are always concluded in a simplified procedure. In connection with absence in the legislation of Ukraine of determination of agreement on exploitation of railway access road and agreement on a serve and taking away of carriages, an author is offer their own determinations.

**Keywords:** contract for use of approaching railway roads, contract for car supply and cleaning, legal regulation of transportation of loads, organization of transportation of loads.



**ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДЪЕЗДНОГО ПУТИ И ДОГОВОРА НА ПОДАЧУ И УБОРКУ ВАГОНОВ**

*Булгакова И. В.*

**Резюме:** В статье рассматривается вопрос о правовой природе договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и договора на подачу и уборку вагонов. Отмечается дискуссионность данного вопроса в юридической науке. Автор классифицирует данные договоры как организационные и рамочные, направленные на организацию иных договоров, которые заключаются в упрощенном порядке.

**Ключевые слова:** договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути, договор про подачу и уборку вагонов, правовое регулирование перевозки грузов, организация перевозки грузов.