УДК 347.453.6

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ НАЙМУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Л. Л. Тарасенко,
викладач кафедри цивільного права та процесу юридичного факультету Львівського національного університету імені Івана Франка

У статті здійснено аналіз правових норм, які регулюють порядок укладення та форму договору найму (оренди) вагонів, аналіз теоретичних позицій, договірної та судової практики, а також висунуто пропозиції для усунення суперечностей та колізій правового регулювання цих відносин.

Ключові слова: договір, найм, оренда, залізниця, вагони, орендар, орендодавець, користування

Залізничні транспортні засоби є специфічним предметом договору найму. Аналіз наукової літератури щодо подібних договорів свідчить про те, що ніхто з вітчизняних науковців не приділяє достатньо уваги характеристиці відносин найму залізничного транспорту. Зазвичай автори характеризують відносини перевезення залізничним транспортом [1, 792; 2, 178; 3, 579; 4, 8; 5, 7], проте уникають наукового дослідження саме відносин найму, хоча, як свідчить практика, кількість договорів найму вантажних вагонів є досить поширеною, а також дедалі збільшується кількість укладених договорів найму пасажирських вагонів та договорів найму поїздів загалом [6, 2; 7].

Метою цієї статті є аналіз нормативно-правових актів, які регулюють порядок укладення та виконання договорів найму залізничних транспортних засобів, теоретичних позицій і судової практики та формування пропозицій для усунення суперечностей та колізій правового регулювання цих відносин.

У ч. 1 ст. 798 Цивільного кодексу України (далі – ЦК) серед транспортних засобів, які можуть виступати предметом договору найму (оренди), немає згадки про залізничні транспортні засоби, а містяться лише повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні транспортні засоби. Проте формулювання «тощо» дає підстави стверджувати, що перелік транспортних засобів, згаданих у ЦК, не є вичерпним. Зокрема, до інших, не згаданих у ст. 798 ЦК транспортних засобів, належить залізничний транспортний засіб. Проте такого поняття, як залізничний транспортний засіб, у чинному законодавстві України немає. У ч. 11 ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» міститься визначення транспортного засобу в контексті цього закону. Тому можна зробити висновок, що це визначення і є визначенням залізничного транспортного засобу – це *залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери*. Таке ж визначення наведене у ч. 19 п. 6 Статуту Залізниць України, затвердженого постановою КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457.

Слід зазначити, що предметом договору найму залізничного транспортного засобу є власне транспортний засіб, хоча можна поставити під сумнів належність контейнера саме до категорії транспортних засобів, оскільки контейнери можуть перевозитися у вагонах, тобто в інших залізничних транспортних засобах. Зокрема, відповідно до ч. 2 п. 9 Правил перевезення вантажів в універсальних контейнерах, затверджених наказом Міністерства транспорту України № 542 від 20 серпня 2001 р., навантаження контейнерів у вагони та автомобілі та вивантаження їх з вагонів та автомобілів на місцях загального користування здійснюється залізницею. Крім того, відповідно до п. 11 цих Правил перевезення середньотоннажних контейнерів у контейнеровозах, напіввагонах та на універсальних (бортових) платформах здійснюється повними комплектами контейнерів згідно із схемами розміщення і кріплення вантажу, встановленими «Техническими условиями погрузки и крепления грузов» (далі – ТУ) від 1988 р. Тобто контейнер, як бачимо, є радше не транспортним засобом, а своєрідною тарою для вантажу, який перевозиться у вагонах, напіввагонах та інших залізничних транспортних засобах.

Отже критерії, за якими транспортні засоби відносять до різних видів, різняться між собою. Зокрема, до залізничних транспортних

засобів слід віднести пристрої, які наділені здатністю рухатися по залізничних коліях як за допомогою власної тягової сили (локомотиви), так і за допомогою тягача (вагони, контейнери). Для прикладу, автомобільні транспортні засоби – це пристрої, які приводяться в рух за допомогою двигуна. Якщо керуватися цим же критерієм (транспортний засіб – це пристрій, який повинен приводитися в рух за допомогою двигуна певного виду), то до залізничних транспортних засобів можна віднести лише локомотиви, а вагони і контейнери – це лише рухомий склад, який приводиться в рух за допомогою локомотива. Саме такої думки дотримується Є. В. Вавілін, який вважає, що вагони належать не до транспортних засобів, а до засобів транспорту [8, 8].

Оскільки сумнівним є віднесення вагонів та контейнерів до залізничних транспортних засобів, відповідно, під сумнів можна взяти і можливість вагонів і контейнерів бути предметом договору найму транспортного засобу. На нашу думку, вагони слід вважати транспортним засобом, натомість контейнери до транспортних засобів в контексті ст. 798 ЦК не належать. Цей висновок можна обґрунтувати тим, що вагони (як пасажирські, так і вантажні) здатні рухатися по залізничних коліях (хоча і за допомогою тягача – локомотива), натомість контейнер самостійно по залізничних коліях рухатися не може, а рухається лише тоді, коли знаходиться у вагоні чи напіввагоні. Але на законодавчому рівні, як вже було зазначено вище, до залізничних транспортних засобів належать і локомотиви, і вагони, і контейнери. Отже, предметом договору найму транспортного засобу може бути лише залізничний рухомий склад, до якого належать локомотиви, вагони всіх видів та моторейковий транспорт.

Орендні відносини залізничного транспорту характеризуються тим, що монополістом щодо здавання у найм залізничних транспортних засобів є переважно залізниця. Водночас чинне законодавство України не забороняє мати у приватній власності залізничні транспортні засоби. Такі транспортні засоби підлягають реєстрації в установленому законом порядку (відповідно до Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 28 вересня 2004 р. № 856). Проаналізувавши Закон України «Про залізничний транспорт» можна дійти висновку, що до суб'єктів, які залучені до укладення до договору найму залізничних транспортних засобів, належать: Укрзалізниця, залізниці та підприємства залізничного транспорту. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу, а тому Укрзалізниця – це орган державної виконавчої влади, який здійснює управління залізничним транспортом. Водночас до повноважень Укрзалізниці належить укладення договорів у сфері господарської діяльності, а також прийняття рішення про закріплення транспортних засобів та їх передачу однією залізницею або підприємством іншим залізницям та підприємствам, що належать до сфери управління Укрзалізниці.

Крім того, наймодавцем також може бути й інша особа (не лише залізниця чи підприємство залізничного транспорту). Законодавство України не забороняє перебування залізничних транспортних засобів у приватній власності і, відповідно, можливість їхніх власників передавати їх в оренду. Проте під час правозастосування виникають певні труднощі. Залізничні транспортні засоби можуть бути потрібними власнику для певної мети, переважно для перевезення (пасажирів чи вантажу), а отже, власник повинен мати реальну можливість здійснювати залізничні перевезення. Те ж саме стосується й орендаря. Укладаючи договір найму залізничних транспортних засобів, наймач має на меті використання цього транспортного засобу у своїх інтересах. Проте на відміну від наземного самохідного транспортного засобу (автомобіля) залізничні транспортні засоби можна використовувати для здійснення перевезення лише за допомогою залізничних колій.

Це значно ускладнює можливість самостійно здійснювати залізничні перевезення. Навіть орендувавши вагони у приватного власника, слід звертатися до залізниці як до організації, яка може забезпечити процес перевезення, оскільки залізничні колії належать саме їй. Під'їзні залізничні колії можуть належати фізичним та юридичним особам на праві власності, проте для здійснення перевезення в межах України їх недостатньо. Тому без залучення залізниці орендар має змогу використовувати орендовані вагони лише в межах належної йому під'їзної залізничної колії, зокрема для забезпечення внутрішніх потреб виробництва. Наприклад, великі підприємства можуть мати потребу у використанні орендованих вагонів виключно в межах належної їм території.

Якщо орендодавцем виступає залізниця, то вже при укладенні договору найму вантажних вагонів наймач повинен повідомити залізницю про вантаж, який підлягатиме перевезенню, а також про станції та залізниці відправлення та призначення (п. 2.1 Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів).

Таким чином, наймач може орендувати вагон (вагони), за що сплачує плату за користування, і зобов'язаний використовувати їх за призначенням (для перевезення вантажів), оскільки в іншому разі залізниця як наймодавець матиме право розірвати договір найму в односторонньому порядку. Використання вантажних вагонів може полягати здебільшого у наданні їх залізниці для перевезення, тобто наймач у більшості випадків

не може використовувати вантажні вагони самостійно, оскільки метою укладення договору найму (оренди) вантажних вагонів є перевезення в них вантажів в інші регіони. Умови експлуатації орендованих вантажних вагонів, встановлені у главі четвертій Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, навіть не розглядають іншого варіанту використання орендованих вагонів, крім використання їх для перевезення. Це зумовлено відсутністю приватних перевізників, тому залізниця навіть не надає вибору наймачеві щодо можливості укладення договору перевезення вантажів в орендованих вагонах у іншого перевізника – а не у залізниці.

Договори оренди рухомого складу залізниці укладаються фактично як передумова укладення договору перевезення. Зважаючи на монополію залізниці при укладенні договорів, перевезення залізничним транспортом, укладення договорів найму вантажних вагонів втрачає своє значення. Можна стверджувати, що оренда вантажних вагонів здебільшого потрібна лише для того, щоб не було ризику відсутності вільних вагонів у залізниці, коли певний суб'єкт господарювання потребуватиме перевезення вантажу.

Крім того, навіть у самому договорі найму вантажних вагонів зазвичай містяться умови, які стосуються не лише орендних відносин, а й відносин перевезення. Зокрема, до таких умов належать: місце здачі орендованого вагону для перевезення, умови навантаження та розвантаження вагону, повернення орендованого вагону після перевезення наймачеві тощо.

Звичайно, вищезазначені умови є важливими, оскільки сторони наперед обумовлюють деталі використання орендованих вагонів, насамперед в інтересах залізниці, яка дбає про постійне і раціональне використання вагонів. Приміром, у разі часткового завантаження або завантаження вагону лише в один кінець прямування залізниця має право перевозити в цих вагонах і інші вантажі. Крім того, нераціональне використання вагонів або невикористання їх загалом є підставою для відшкодування орендарем збитків орендодавцю, тобто залізниці. Таке правило міститься у п. 4.7 Інструкції «Про порядок передачі в оренду вантажних вагонів». Водночас не зовсім зрозуміло, про які саме збитки йде мова, якщо орендар може справно сплачувати орендну плату за користування вагонами, зберігати їх в належних умовах. Очевидно, йдеться про збитки, яких зазнає залізниця від того, що вагони не надаються їй для перевезення, коли вона отримує плату за оренду.

Більше того, в п. 8 Статуту залізниць України зазначено про те, що перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями провадиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України. Таким чином, перевізником завжди виступає залізниця, а вагони можуть бути як з парку залізниці, так і власні чи орендовані.

Також зазвичай у договорах оренди вантажних вагонів міститься положення про заборону передачі цих вагонів у суборенду [9], що свідчить про те, що залізниця має намір контролювати використання всіх належних їй вагонів. Навіть надавши вантажні вагони в оренду, залізниця залишає за собою право на використання їх за певних умов, зокрема при переміщенні орендованих вагонів у порожньому стані залізниця має право використати їх для перевезення вантажів у попутному напрямку. При цьому залізниця зобов'язана помити та почистити вагони від залишків вантажу, що перевозився. Положення про це міститься в п. 4.6 Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, а також конкретизується в договорах оренди, укладених із залізницею.

Проте це правило не поширюється на перевезення залізницею вантажів у вагонах, що орендуються у приватних власників, а не у залізниці. Таким чином, навіть передавши вантажні вагони у найм, власник (залізниця) частково залишає за собою право користування цими транспортними засобами. При цьому орендна плата для наймача не зменшується, незважаючи на те, що вагони використовуються як наймачем, так і власником одночасно. А таке використання орендованих вагонів залізницею можливе досить часто, оскільки у багатьох випадках вагони прямують у пункт призначення заповнені вантажем, а повертаються – порожні, що дає можливість залізниці перевозити в них інший вантаж. Більше того, положення про це сформульовано у вищезазначеному підзаконному нормативно-правовому акті в імперативній формі, що не дає можливості сторонам договору найму вантажних вагонів відступити від цих положень.

Варто відзначити, що у п. 126 Статуту залізниць України міститься положення про те, що у разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену ст. 119 Статуту. Але використання залізницею вантажних вагонів, що надані в оренду відповідно до Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, у порядку, визначеному п. 4.6 цієї Інструкції, не вважається самовільним, оскільки, як уже зазначалося вище, залізниця наділяється правом використовувати надані в оренду вагони на підставі вимог закону, які до того ж конкретизуються в договорі найму.

Також, як свідчить договірна практика [9], плата за користування вантажними вагонами тісно пов'язана з тарифами на залізничні перевезення. Зокрема, в багатьох договорах найму ван-

тажних вагонів містяться положення про те, що у разі зміни тарифів на вантажні залізничні перевезення плата за оренду вагонів автоматично збільшується чи зменшується у стільки разів, у скільки збільшилася чи зменшилася плата за перевезення вантажів.

Водночас такий підхід до визначення ціни договору найму є спірним, оскільки договір найму вагонів жодним чином не пов'язаний з можливим подальшим укладенням договору перевезення із залізницею. Більше того, ціна в такому договорі перевезення визначається окремо за домовленістю сторін і не залежить від умов договору оренди вагонів. Тому, на нашу думку, розміри плати за користування вагонами в договорах найму повинні визначатися сторонами за домовленістю у всіх випадках, і залізниця як фактичний монополіст не має права нав'язувати орендарям умови договору в односторонньому порядку.

Також у судовій та договірній практиці неоднозначно вживається поняття «плата за користування вагонами» (зокрема ст. 119 Статуту залізниць України). Це поняття вживається у різних значеннях та застосовується до різних видів договірних відносин, зокрема і до відносин найму, і до відносин перевезення. В науковій літературі це питання залишається без належної уваги, тому слід проаналізувати, що собою являє плата за користування вагонами та чи може вона застосовуватися до відносин оренди, оскільки навіть суди помилково застосовують положення щодо плати за користування вагонами, неправильно визначаючи вид договірних відносин, що виникли між сторонами.

Зокрема, у справі за позовом Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця» (залізниця) до Відкритого акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (власник колії) про стягнення 900 599,16 грн суд встановив, що сторони уклали Договір № 1778 про експлуатацію залізничної під'їзної колії при станції Трипілля-Дніпровське Південно-Західної залізниці через стрілки № 20, 21, яка обслуговується власним локомотивом [10]. За умовами п. 16 договору власник колії сплачує залізниці плату за подачу, забирання вагонів та плату за користування вагонами (контейнерами). Також сторонами був укладений договір № 7323057 про організацію перевезень вантажів. На підставі укладених договорів залізниця надавала відповідачу послуги з перевезення вантажів, подання та забирання вагонів. Але відповідач в односторонньому порядку відмовився оплатити надані за цим договором послуги. Суд під час розгляду справи встановив, що заборгованість виникла у зв'язку з несплатою плати за користування вагонами. В мотивувальній частині суд зазначив, що відповідно до ст. 291 Господарського кодексу України (далі – ГК) одностороння відмова від договору оренди не допускається, тому позов підлягає задоволенню.

На нашу думку, суд у цій справі помилково застосував положення ГК про оренду, оскільки відносини оренди між сторонами не виникли. Суд ввело в оману те, що заборгованість відповідача була за користування вагонами. Водночас тлумачення поняття «користування вагонами» зроблено Кабінетом Міністрів України в Листі від 2 серпня 2001 р. № 21-2533/47 на ім'я голови Вищого господарського суду України. Відповідно до цього тлумачення поняття ***користування вагонами*** слід трактувати як *використання вагонів тим чи іншим суб'єктом господарської діяльності, який безпосередньо приймає вагони від залізниці для виконання з ними подальших операцій, а потім повертає їх залізниці*. При цьому час користування, за який цим суб'єктом вноситься відповідна плата, відлічується з моменту прийому вагонів від залізниці до моменту повернення їх залізниці (для перевезення). Також ці відносини врегульовані Правилами користування вагонами і контейнерами, що затверджені наказом Міністерства транспорту України від 25 лютого 1999 р. На нашу думку, користування вагонами в контексті ст. 119 Статуту залізниць України та Правил користування вагонами і контейнерами слід розуміти як плату, яку отримує залізниця за здійснення різних операцій з вагонами на коліях загального користування (коліях залізниці). Тобто аж ніяк не йдеться про користування вагонами за договорами найму (оренди).

Варто звернути увагу також на те, що підзаконними нормативно-правовими актами фактично встановлено реєстрацію договорів оренди вантажних вагонів, хоча ЦК та інші законодавчі акти не встановлюють таких вимог. Натомість Правила реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів, що затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 28 вересня 2004 р. № 856, містять положення, відповідно до яких орендарі вантажних вагонів повинні подавати до Укрзалізниці заявку на реєстрацію оренди вагонів з доданням відповідного договору з власником про передання вагонів в оренду із зазначенням терміну оренди, акта приймання-передавання вагонів до договору оренди із зазначенням восьмизначних номерів, років побудови і моделі вагонів, акта огляду технічного стану, письмової згоди власника про тимчасову зміну станції приписки, листа орендаря вагонів, погодженого залізницею, про приписку вагонів до станції. Більше того, якщо термін оренди з попереднім орендарем не закінчився, то власник вагона повинен до звернення орендаря або під час звернення подати до Укрзалізниці документ про розірвання договору оренди з попереднім орендарем.

Також власник зареєстрованих вантажних вагонів при переданні їх в оренду за межами України зобов'язаний подати до Укрзалізниці

копію договору з орендарем про передання вагонів в оренду із зазначенням терміну оренди і згоди про зміну станції приписки та копію акта передання (прийняття) вагонів в оренду. Крім того, саме власник повинен після закінчення строку договору оренди або у разі дострокового розірвання договору оренди вантажних вагонів подати до Укрзалізниці заявку на повернення орендованого вагона. Слід наголосити на тому, що вищезазначені положення поширюються лише на реєстрацію укладення та припинення договорів оренди вантажних вагонів, які не належать залізниці.

Проте ні у вищезазначених Правилах, ні в інших нормативно-правових актах не зазначено правових наслідків недотримання вимог щодо реєстрації договору оренди. В науковій літературі також не приділяють уваги цим питанням, зазвичай автори лише цитують положення ст. 799 ЦК щодо форми договору найму транспортних засобів. Однак, на нашу думку, неподання відомостей з відповідними додатками до Укрзалізниці щодо укладення чи припинення договору найму вантажних вагонів не впливає на чинність цього договору, який вважатиметься укладеним з моменту, коли сторони в належній формі досягли згоди щодо всіх істотних умов. Порушення встановленого порядку реєстрації може вплинути лише на можливість подальшого використання орендованих вагонів. А враховуючи те, що для здійснення перевезень вантажів у межах України слід звертатися до залізниці за наданням послуг з перевезення вантажів, то, очевидно, залізниця може не прийняти вагони до перевезення, щодо яких не зареєстрований договір оренди.

Отже, договір оренди вагонів може бути укладений або з Укрзалізницею, або з іншим власником. У разі укладення договору оренди вантажних вагонів з Укрзалізницею порядок укладення такого договору визначається Інструкцією про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженою наказом Міністерства транспорту України від 28 квітня 1997 р. № 151. В Укрзалізниці існує спеціальна процедура розгляду заявки на оренду вантажних вагонів, яка досить детально регламентована вищезазначеною Інструкцією.

Порядок укладення договору найму вагонів з юридичною особою – власником вагонів регулюється загальними положеннями про договір та загальними положеннями про найм, які містяться в ЦК України. Але крім того, відносини, пов'язані з реєстрацією договору оренди вагонів, врегульовані Правилами реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 28 вересня 2004 р. № 856.

Таким чином, порядок укладення договору найму вагонів визначено на рівні підзаконних нормативно-правових актів лише для вантажних вагонів, натомість при укладенні договорів найму пасажирських вагонів, контейнерів тощо слід керуватися загальними положеннями про договір та загальними положеннями про найм, які містяться в ЦК України.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. – К. : Істина, 2008. – 992 с.
2. Транспортне право України : навч. посібн. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський та ін. – К. : Атіка, 2008. – 292 с.
3. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. посібн. для студ. юрид. вузів і фак. ун-тів / О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова, В. В. Луць та ін. ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 912 с.
4. *Булгакова І. В.* Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / І. В. Булгакова. – К., 2003. – 16 с.
5. *Шелухін М. Л.* Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / М. Л. Шелухін. – Донецьк, 2002. – 17 с.
6. *Пелих Д.* «Чи смакуватиме пасажирам подорож?» // Львівський залізничник. – 2007. – № 33. – 24 липня. – С. 2.
7. *Лобойко Л.* Укрзалізниця пропонує поїзди в оренду [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://epravda.com.ua/news/478e6d6c8c471
8. *Вавилин Е. В.* Аренда транспортных средств: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / Е. В. Вавилин. – Саратов, 1999. – 26 с.
9. Договір оренди рухомого складу № 232 від 13 липня 2006 р. // Архів Львівської залізниці.
10. Рішення господарського суду м. Києва від 27 липня 2010 р. Справа № 16/114 // Єдиний державний реєстр судових рішень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://reyestr.court.gov.ua

Тарасенко Л. Л. **Особенности договора найма железнодорожных транспортных средств**

В статье осуществлен анализ правовых норм, регулирующих порядок заключения и форму договора найма (аренды) вагонов, анализ теоретических позиций, договорной и судебной практики, а также выдвинуты предложения по устранению противоречий и коллизий правового регулирования этих отношений.

Ключевые слова: договор, наем, аренда, железная дорога, вагоны, арендатор, арендодатель, пользование

Tarasenko Leonid**. Features of the lease of railway vehicles**

In the article the author analyzes the legal rules governing the procedure for making and shape the employment agreement (leasing) railway cars, analyzes theoretical positions, contractual and litigation, as well as puts forward proposals to resolve the contradictions and conflicts of legal regulation of these relations.

Key words: contract, lease, rental, railway cars, lessee, lessor, use