

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Саратовская государственная юридическая академия»

На правах рукописи

Игнатова Юлия Николаевна

**ДОГОВОР АРЕНДЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ УСЛУГ ПО УПРАВЛЕНИЮ
И ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ**

12.00.03 – гражданское право, предпринимательское право;
семейное право; международное частное право

Диссертация

на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель —
доктор юридических наук, профессор,
Е.В. Вавилин

Саратов – 2014

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ УСЛУГ ПО УПРАВЛЕНИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО РОССИЙСКОМУ ПРАВУ	17
§1. Понятие, значение и виды договора аренды транспортных средств с экипажем	17
§2. Субъекты, форма и существенные условия договора	54
§3. Права, обязанности и ответственность арендодателя. Услуги по управлению и технической эксплуатации.....	91
§4. Права, обязанности и ответственность арендатора	123
ГЛАВА 2. АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ УСЛУГ ПО УПРАВЛЕНИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО ПРАВУ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН	135
§1. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Германии	135
§2. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Испании	141
§3. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Италии	147
§4. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Франции	155
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	169
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	174

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Транспортная отрасль – одна из крупнейших отраслей хозяйства, важнейшая часть производственной и социальной инфраструктуры. Все интенсивнее развиваются такие виды транспорта, как водный, железнодорожный, автомобильный и воздушный. За последние два десятилетия произошли фундаментальные изменения в формировании правовой базы данной отрасли. В Гражданском кодексе РФ выделен отдельный параграф «Аренда транспортных средств», в Кодексе торгового мореплавания РФ появилась глава «Договор фрахтования судна на время» (тайм-чартер), а в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ – гл. 10 «Аренда судов». Модернизация гражданского законодательства требует, в том числе и решения проблем, связанных с юридическим нормированием прав и обязанностей сторон по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (далее – аренда транспортных средств с экипажем).

В теории гражданского права не в полной мере раскрыты проблемы, связанные с установлением правовой природы отдельных разновидностей договора аренды транспортных средств с экипажем (фрахтование на время): тайм-чартер, димайз-чартер; недостаточно представлено соотношение смежных договоров: проката, аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, аренды транспортных средств с экипажем с целью бытового (потребительского) использования. Необходима юридическая характеристика услуг по управлению и технической эксплуатации.

В доктрине (как в теории, так и в законодательстве) возникают вопросы при определении субъектного состава данного договора. По сей день ведутся споры относительно того, должны ли участники арендных отношений обладать статусом юридического лица или индивидуального предпринимателя. Также в законодательстве содержатся пробелы относительно классификации договора аренды транспортных средств с экипажем в зависимости от предоставляемых

услуг по управлению и технической эксплуатации. На практике возникают сложности при приеме на работу организацией, которая осуществляет деятельность по сдаче транспортных средств в аренду с экипажем, сотрудника в качестве водителя со своим личным транспортным средством. Ведутся споры относительно того, какими нормами будут регулироваться данные отношения: нормами гражданского или нормами трудового законодательства.

Учитывая тесное взаимодействие отечественных и зарубежных хозяйствующих субъектов в области аренды транспортных средств (в сфере морского, речного, воздушного транспорта), необходимо осуществить детальный анализ соответствующего зарубежного законодательства, принять во внимание положительный опыт правоприменения, сформированные теоретические правовые конструкции.

Таким образом, актуальность темы настоящей диссертационной работы обусловлена необходимостью совершенствования института аренды транспортных средств с экипажем: выработки соответствующих теоретических и законодательных положений, формирования устойчивой и единообразной правоприменительной практики.

Степень разработанности темы. Начиная с 60-х гг. прошлого столетия, в рамках диссертационных исследований вопрос аренды транспортных средств с экипажем с различных позиций анализировался Д.С. Левенсоном («Договор аренды транспортных средств», 1960 г.), А.Г. Калпиным («Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы», 1989 г.). В 90-х гг. обозначенные вопросы исследовал Е.В. Вавилин («Аренда транспортных средств», 1999 г.). За последнее время было значительно обновлено гражданское законодательство, сформировалась иная правоприменительная практика, при этом новых диссертационных исследований не появилось.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационной работы является комплексное исследование договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической экс-

плуатации и на этой основе выработка рекомендаций по дальнейшему развитию теории, законодательства и правоприменительной практики.

Реализация указанной цели обусловила необходимость решения следующих задач:

выявить основные исторические тенденции формирования института аренды транспортных средств с экипажем;

рассмотреть понятие, предмет и существенные условия договора аренды транспортных средств с экипажем;

установить субъектный состав данного договора в зависимости от целевого использования;

дать характеристику правам и обязанностям сторон в договоре аренды транспортных средств с экипажем;

рассмотреть виды услуг по управлению и технической эксплуатации в данном договоре;

охарактеризовать положение участников арендных отношений;

исследовать институт ответственности сторон по договору аренды транспортных средств с экипажем;

провести сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства, касающегося договоров аренды транспортных средств с экипажем и российского законодательства;

разработать предложения и рекомендации по совершенствованию российского законодательства с учетом зарубежного правового опыта в исследуемой сфере.

Объектом исследования являются отношения, возникающие при заключении, исполнении и прекращении договора аренды транспортных средств с экипажем.

Предметом исследования выступают нормы ранее действовавшего и современного отечественного и зарубежного гражданского законодательства, международного частного права, правоприменительная практика, научные труды по проблемам аренды транспортных средств с экипажем.

Методологическую основу исследования составляют общенаучный метод познания: диалектический, с помощью которого стало возможным проанализировать различные точки зрения на предмет исследования, рассмотреть проблемы договора аренды транспортных средств с экипажем; исторический метод, позволивший проследить возникновение и развитие института аренды транспортных средств с экипажем; частнонаучные методы познания: анализ, синтез, аналогия, а также специальные юридические методы исследования: правового моделирования, сравнительно-правовой, давшие возможность определить достоинства и недостатки института аренды транспортных средств с экипажем в сопоставлении с аналогичными институтами зарубежных стран; метод толкования права, предназначенный для уяснения истинной воли законодателя, выраженной в тексте закона, и т.п.

Нормативной базой исследования послужили нормы российского и зарубежного гражданского законодательства, международные правовые акты. Глубокому анализу подвергались основные законы, кодифицированные и специальные нормативные акты, регулирующие институт аренды транспортных средств с экипажем в таких странах, как Германия, Испания, Италия, США, Франция, Швейцария: Гражданский кодекс Испании (Código Civil Español: Real Decreto de 24.07.1889 а.), Коммерческий кодекс Испании (Codigo de Comercio de España: real decreto de 22.08.1885 а.), Закон от 30 июля 1987 г. № 16 «О наземном транспорте» (Ley «De ordenacion de los transportes terrestres» de 30.07.1987 а. № 16), Приказ Министерства Развития 2008 г. (Orden FOM/36/2008), Королевский указ от 28 сентября 1990 г. № 1211 «О регулировании Закона о наземном транспорте» (Real Decreto «Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres» de 28.09.1990 а. № 1211), Закон от 29 октября 2004 г. № 8 «О гражданской ответственности и безопасности движения транспортных средств» (Real Decreto Legislativo «Para revisar el texto de la Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulacion de Vehiculos a motor» desde 29.10.2004 а. № 8), Королевский указ от 12 сентября 2008 г. № 1507 «О регулировании обязательного страхования ответственности за

ущерб, причиненный транспортным средством» (Real Decreto «Por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulacion de vehiculos a motor» desde 12.09.2008 a. № 1507), Германское гражданское уложение от 18 августа 1896 г. (Bürgerliches Gesetzbuch 18.08.1896 г.), Германский торговый кодекс (Handelsgesetzbuch 1897), Гражданский кодекс Италии (Il Codice Civile Italiano: Approvazione del R.D. 16.03.1942. № 262), Кодекс торгового мореплавания Италии (Codice della navigazione: Approvato con R.D. 30 marzo 1942. № 327) и т.д.

Эмпирическая база исследования представлена материалами практики Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ, а также судов общей юрисдикции и арбитражных судов, иных правоприменяющих субъектов.

Теоретическую основу исследования составили научные труды отечественных ученых, которые использовались при формулировании теоретических положений и практических рекомендаций: Т.Е. Абовой, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева, К.М. Арсланова, Н.А. Барина, А.В. Баркова, М.И. Брагинского, Е.В. Вавилина, В.В. Витрянского, Б.М. Гонгало, К.Ф. Егорова, В.С. Ема, Г.Г. Иванова, А.Ю. Кабалкина, А.Г. Калпина, Г.В. Колодуба, О.Г. Курноскиной, Д.С. Левенсона, Э.Л. Лимонова, С.Ю. Морозова, С.Н. Мызрова, Н.Н. Остроумова, В.А. Савельева, Л.В. Санниковой, Е.А. Суханова, З.И. Цыбуленко, М.Ю. Чельшева, А.Е. Шерстобитова, Г.Ф. Шершеневича, В.Ф. Яковлева и др.

В настоящей работе также проанализированы труды зарубежных ученых: Л.Е. Гузь, А.М. Cañellas, A.D. Bautista, Demanio Marittimo, Ennecerus-Lehmann, Giorgio Berlingieri, L. Rojo Ajuria, Fernando Sanchez Calero, Klaus Ramming, Constantin Breitzke и т.д.

Научная новизна результатов диссертационного исследования заключается в том, что данная работа является комплексным исследованием договора аренды транспортных средств с экипажем. С учетом современного состояния законодательства, правоприменительной практики и развития теории проанализированы основные проблемы, касающиеся понятия и значения, основных условий заключения данного договора, субъектного состава, прав

и обязанностей, ответственности сторон. Особое внимание уделяется услугам по управлению и технической эксплуатации транспортного средства.

Впервые проведено сравнительно-правовое исследование института аренды транспортных средств с экипажем в ведущих экономиках континентальной системы права, в частности таких стран, как Германия, Испания, Италия, Франция, Швейцария, по результатам которого выявлены сходные тенденции в развитии данного института в российском и зарубежном законодательстве; проанализированы особенности института аренды транспортных средств с экипажем в зарубежном законодательстве; рассмотрены субъектный состав, основные права и обязанности сторон по данному договору в континентальной системе права; дана оценка правоприменительной практики.

Научная новизна находит непосредственное выражение в следующих **основных положениях, выносимых на защиту:**

1. В российском праве институт аренды гужевого транспорта (в том числе вьючных животных) начал зарождаться еще в древнерусском законодательстве – Русской Правде (1019–1054 гг.). Данный договор аренды был практически не развит, как правило, он регулировался обычаями делового оборота, деловыми обыкновениями и заведенным порядком. В писаном праве содержалось лишь несколько общих норм об аренде, которые регламентировали отношения сторон. Предметом договора выступало вьючное животное, предоставляемое во временное владение и пользование, за которое арендатор платил купу (арендную плату). Последующие писаные своды правил и документов способствовали развитию данного института.

2. В настоящее время по гражданскому законодательству транспортное средство предоставляется исключительно во временное владение и пользование. Обосновано, что по договору аренды транспортных средств с экипажем транспортное средство может предоставляться как во временное владение и пользование, так и во временное пользование в зависимости от формируемых правоотношений.

3. Проблему классификации аренды транспортных средств с экипажем можно эффективно решить, следуя принципу свободы договора (ст. 421 Гражданского кодекса РФ), а именно: предусмотреть возможность сторонам договора аренды транспортных средств с экипажем самим определять условия о наборе услуг по управлению и (или) технической эксплуатации транспортных средств.

4. Аренда транспортных средств должна регулироваться различными положениями в зависимости от целей использования (коммерческой или потребительской) арендованных транспортных средств и соответственно их определенного субъектного состава:

а) если субъектами аренды транспортных средств с экипажем выступают юридические лица и (или) индивидуальные предприниматели, то данные отношения должны регулироваться нормами § 3 гл. 34 Гражданского кодекса РФ и иными транспортными уставами и кодексами;

б) когда транспортные средства сдаются в аренду с целью бытового (некоммерческого) использования – отношения сторон необходимо регулировать общими положениями об аренде (§ 1 гл. 34 Гражданского кодекса РФ), при отсутствии прокатной организации, осуществляющей сдачу транспортного средства в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, в ином случае – положениями о договоре проката (§ 2 гл. 34 Гражданского кодекса РФ);

в) если стороной договора аренды транспортных средств с экипажем является лицо, не обладающее статусом индивидуального предпринимателя, то должны применяться нормы § 1 гл. 34 Гражданского кодекса РФ. При этом предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации регулируется гл. 39 Гражданского кодекса РФ (возмездное оказание услуг).

5. При заключении договора димайз-чартер, когда в аренду предоставляется транспортное средство (судно) во временное владение и пользование, отношения сторон должны регулироваться нормами § 3 гл. 34 Гражданского кодекса РФ, т.е. нормами договора аренды транспортных средств без экипажа.

жа. Поскольку имеет место возмездное оказание услуг по управлению и технической эксплуатации, то на договор димайз-чартер распространяется положение не только § 3 гл. 34 Гражданского кодекса РФ, но и гл. 39 Гражданского кодекса РФ, в соответствующих случаях – положения Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, Кодекса торгового мореплавания РФ, а также подзаконные нормативные правовые акты.

6. Отношения сторон при приеме на работу сотрудника в качестве водителя со своим личным транспортным средством должны регулироваться:

а) нормами гражданского законодательства: работодатель может заключить со своим сотрудником (водителем) договор аренды транспортных средств без экипажа. Арендодатель (работник) предоставляет арендатору (работодателю) транспортное средство за плату. Одновременно стороны заключают трудовой договор, в соответствии с которым сотрудник осуществляет права и исполняет обязанности водителя. В данном случае работник получает арендную плату за предоставленное транспортное средство и заработную плату по трудовому договору; б) нормами трудового законодательства: работодатель (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель) должен заключить с физическим лицом трудовой договор, в котором следует прописать, что работник принимается на должность водителя и используется его личное транспортное средство. Работнику будут выплачиваться заработная плата за управление транспортным средством и в силу ст. 188 Трудового кодекса РФ компенсация за использование, износ (амортизацию) личного транспорта, а также возмещаться расходы, связанные с его использованием. Размер возмещения расходов определяется соглашением сторон трудового договора, выраженным в письменной форме. Данное соглашение становится дополнительным к трудовому договору.

7. В гражданских кодексах Германии, Испании, Италии, Франции, Швейцарии договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен в самостоятельный вид договора, он регулируется общими нормами о найме вещей и найме услуг.

В законодательстве Германии отчетливо проявляется смешанный характер договора тайм-чартер (фрахтование на время), в котором присутствуют как элементы договора аренды, так и элементы договора перевозки. В отличие от российского права тайм-чартер по законодательству Германии имеет следующие особенности: а) судовладелец обязан привести судно, предназначенное для перевозки груза и товаров, в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю; б) если судно предназначено для доставки товаров, то оно используется для их погрузки и отгрузки. Судовладелец должен заботиться о том, чтобы загрузка не ухудшила мореходность судна; в) судовладелец по договору тайм-чартер имеет залоговое право на имущество фрахтователя, которое находится на борту судна, в том числе топлива. Однако нормы Гражданского уложения Германии, регулирующие добросовестное приобретение имущества, не применяются в указанном случае. Судовладелец, имеющий залоговое право на имущество фрахтователя, может отказаться от выдачи данного имущества или коносамента до тех пор, пока фрахтователь не выплатит фрахт; г) так как судовладельцу, помимо передачи судна во временное пользование, вменяется обязанность по перевозке груза или пассажиров, следовательно, на арендодателя возлагается ответственность за повреждение груза. Таким образом, по договору тайм-чартер ограничения ответственности за повреждение груза на рассматриваемый договор не распространяются, если соглашением сторон не предусмотрено иное; д) на фрахтователя возлагаются обязанности по выбору безопасного порта или якорной стоянки, если он поручает судовладельцу заходить в определенный порт или якорную стоянку, а также по оплате портовых, лоцманских сборов, премий для дальнейшего страхования судна и буксирных средств.

8. Гражданский кодекс Испании не обособляет договор аренды транспортных средств с экипажем в отдельный вид, регулирует его общими нормами об аренде вещей и найме услуг. При этом в некоторых нормативно-правовых актах (Королевский указ от 28 сентября 1990 г. № 1211 «О регулировании Закона о наземном транспорте», Приказ Министерства развития 2008 г.

«Об аренде транспортных средств») договор аренды транспортных средств с экипажем выделен в отдельный институт, что придает данному договору самостоятельный характер.

Одной из главных особенностей рассматриваемого института в Испании является субъектный состав, т.е. для занятия арендной деятельностью арендодателю (юридическим или физическим лицам, обладающим статусом индивидуального предпринимателя), необходимо получение лицензии на осуществление деятельности по предоставлению во временное владение и пользование транспортных средств и услуг по управлению и технической эксплуатации транспортных средств.

Договор тайм-чартер заключается на основе стандартных проформ, таких как «BALTIME», «NYPE», «LINERTIME», «SHELL-TIME», «TEXACOTIME», «VIMCHENTIME», «SUPPLYTIME» и т.д.

9. В Гражданском кодексе Италии договор аренды транспортных средств с экипажем регулируется общими нормами о найме. Основные отличия данного договора по праву Италии состоят в следующем: а) в зависимости от субъектного состава: помимо того, что субъектами по указанному договору выступают юридические и физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, субъектом является и организация, наделенная государством правомочием заключать договор, который распространяется на категорию общественного транспорта и представляет собой дополнительную услугу общественного транспорта на линии; б) в зависимости от формы договора: договор аренды транспортных средств с экипажем заключается в письменной форме. Однако существуют исключения: при заключении договора тайм-чартер на судно с валовой вместимостью не более 25 т, если в парусе, или в 10 т, если в механической движущей силе; при заключении аренды воздушного судна с экипажем на срок не более 6 мес. (если заключается договор на срок свыше 6 мес., то договор должен быть зарегистрирован в национальном реестре воздушных судов и получено свидетельство о регистрации); в) договор тайм-чартер отнесен за-

конодателем к договору фрахтования (перевозки), так как он содержится в главе о фрахтовании.

10. Во Франции договор аренды транспортных средств с экипажем регулируется нормами о движимых вещах и о найме услуг Гражданского кодекса Франции и относится к смешанному типу договора.

Особенности договора аренды транспортных средств с экипажем во Франции в зависимости от прав и обязанностей сторон состоят в следующем: а) арендатору предоставляется право продлить срок договора аренды по необходимости; б) текущий ремонт транспортного средства возлагается на арендатора, капитальный ремонт осуществляется арендодателем. Определение характера ремонта между арендатором и владельцем носит консенсуальный характер; в) в случае неисполнения арендатором того или иного положения договора арендодатель без ущерба для любых других средств правовой защиты может уведомить в письменной форме арендатора о необходимости соблюдать положения договора в течение 48 ч с момента получения указания предполагаемого нарушения; г) с момента передачи в пользование арендатору транспортного средства с экипажем и до момента возврата арендодателю данного транспортного средства арендатору запрещается сдавать транспортное средство в субаренду (за исключением случаев, если арендатор не является индивидуальным предпринимателем и имеется формальное согласие владельца). Однако в морском праве предусмотрено, что фрахтователь имеет право сдавать судно в субаренду.

11. Транспортное средство по договору аренды транспортных средств может быть использовано для различных целей: не только для перевозки пассажиров, багажа, груза (почты), но и для решения каких-либо специфических задач (например, достижение спортивного результата, когда арендуется многофункциональное транспортное средство (болид Формулы-1), строительное транспортное средство и т.д.).

Проведенное исследование позволило диссертанту сделать ряд предложений по совершенствованию законодательства:

1) внести поправку в ст. 632 Гражданского кодекса РФ и указать, что арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование или во временное пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации;

2) статью 632 Гражданского кодекса РФ изложить в следующей редакции: «По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации или только услуги по управлению или услуги по технической эксплуатации в зависимости от соглашения сторон»;

3) необходимо обеспечить гражданско-правовую защиту арендатора от завышенных арендных плат и иных чрезмерных требований арендодателя при аренде транспортных средств с экипажем. Наемная плата считается завышенной, когда она позволяет арендодателю извлечь чрезмерный доход из сданного во временное владение и пользование транспортного средства или является следствием ее приобретения по явно завышенной цене.

Арендная плата не считается завышенной, если она: а) находится в пределах арендной платы, установленной в данной местности или в данном районе; б) обоснована увеличением затрат или оказанием арендодателем дополнительных услуг; в) служит лишь для компенсации снижения арендной платы, предоставленной ранее за счет частичного переноса обычных для рынка расходов на финансирование на более поздний период, и установлена заранее известным арендатору графиком платежей; г) компенсирует лишь увеличение стоимости капитала, подвергающегося риску; д) не превышает лимиты, которые рекомендуют в своих рамочных договорах объединения арендодателей и арендаторов или организации, защищающие схожие интересы.

Случаи, допускающие повышение арендной платы: а) договор аренды транспортных средств с экипажем должен быть заключен не менее чем на

2 года (так как арендная плата повышается не чаще одного раза в год); б) арендная плата повышается не чаще одного раза в год; в) размер повышения арендной платы установлен в рублях (согласно п. 1 ст. 317 Гражданского кодекса РФ денежные обязательства должны быть выражены в рублях, однако использование иностранной валюты, а также платежных документов в иностранной валюте при осуществлении расчетов на территории Российской Федерации по обязательствам допускается в случаях, в порядке и на условиях, определенных законом или в установленном им порядке (п. 3 ст. 317 Гражданского кодекса РФ); г) арендодатель вправе повысить арендную плату в любой период со следующей допустимой даты. Арендодатель обязан указать причину повышения арендной платы.

Теоретическая и практическая значимость диссертационной работы состоит в том, что в ней содержится ряд общетеоретических положений и выводов, которые могут быть использованы как для дальнейшего исследования института аренды транспортных средств с экипажем, так и по вопросам практического применения. Большая часть нормативно-правовых актов и научных трудов, касающихся договора аренды транспортных средств с экипажем, доступна лишь на оригинальных языках (английском, испанском, итальянском, немецком, французском и др.), поэтому данное исследование в определенной степени носит новаторский (оригинальный) обзорный характер. Сравнительный анализ положений зарубежного законодательства об институте аренды транспортных средств с экипажем позволяет выявить возможные для заимствования российскими законодателями нормы с целью совершенствования действующего отечественного законодательства.

Положения и выводы данного исследования могут быть приняты во внимание в дальнейшем развитии учения об институте аренды транспортных средств, а также использоваться при подготовке материалов для лекционных и семинарских занятий.

Апробация результатов исследования. Теоретические положения и выводы диссертационного исследования обсуждались и были одобрены на

заседании кафедры международного частного права ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», а также отражены в публикациях автора, в выступлениях на научных конференциях различного уровня: 2-й Международной научно-практической конференции «Закон и правоприменительная практика» (Н. Новгород, 30 июня 2013 г.); 2-й Международной научно-практической конференции «Право и политика: теоретические и практические проблемы», посвященной 20-летию юридического факультета Рязанского гос. ун-та им. С.А. Есенина (Рязань, 4 ноября 2013 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Конвергенция частного и публичного права: проблемы совершенствования современного законодательства» (Москва, 2013 г.); Всероссийской конференции студентов, магистрантов и аспирантов «Развитие частного права: тенденции и перспективы» (Саратов, 26 марта 2014 г.); XI Международной научно-практической конференции «Политика и право в социально-экономической системе общества» (Москва, 26–27 июня 2014 г.); XII Международной научно-практической конференции «Интеграция науки и практики как механизм эффективного развития современного общества» (Москва, 3-4 июля 2014 г.). Результаты диссертационного исследования используются в учебном процессе СГЮА при подготовке материалов для лекционных и семинарских занятий по дисциплинам: «Гражданское право», «Международное частное право», «Коммерческое право».

Структура диссертации обусловлена целями, задачами и логикой исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих восемь параграфов, заключения, списка использованных источников.

ГЛАВА 1. АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ЭКИПАЖЕМ ПО РОССИЙСКОМУ ПРАВУ

§ 1. Понятие, значение и виды договора аренды транспортных средств с экипажем.

Аренда как институт стимулирования развития экономики страны возникла еще до нашей эры. Изначально предметом ее регулирования был оборот земли. В дальнейшем объектами аренды стали оборудование, выючные животные, повозки, телеги, почтовые птицы и др.

Одним из самых ранних источников регулирования непосредственно аренды перевозочных средств был Свод законов царя Хаммурапи. По всей видимости, институт аренды транспортных средств появился в сводах законов Хаммурапи приблизительно в 1750-х гг. до н. э. Данный Свод содержал нормы, регулирующие вопросы аренды недвижимого имущества, а именно: земли, жилища, сады, а также аренды движимого имущества, в данном случае – транспортных средств. Так, «если человек отдал свое судно в аренду лодочнику, а лодочник был нерадив и потопил судно или погубил, то лодочник должен возместить судно судовладельцу»¹.

На наш взгляд, рассматриваемый институт проявляется в следующих статьях:

«Если человек нанял парусное судно, то его наемная плата – 3 шеума серебра за один день»²;

«Если человек нанял весельное судно, то он должен платить в качестве его наемной платы 2 1/2 шеума серебра за один день»³;

«Если человек нанял судно емкостью 60 гуров, то он должен платить в качестве его наемной платы 1/6 сикля серебра за 1 день»⁴;

«Если человек нанял лодочника и судно и нагрузил его зерном, шерстью, маслом, финиками или же любым другим грузом, а этот лодочник был

¹ Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. Тольятти, 1996. § 236.

² Там же. § 275.

³ Там же. § 276.

⁴ Там же. § 277.

нерадив и потопил судно и погубил то, что в нем было, то лодочник должен возместить судно, которое он потопил, и все, что погубил в нем»¹;

«Если человек нанял вола для молотьбы², то его наемная плата – 20 ка зерна»³;

«Если человек нанял волов, телегу и ее погонщика, то он должен платить по 180 ка зерна за 1 день»⁴;

«Если человек нанял только самое телегу, то он должен платить по 40 ка зерна за 1 день»⁵.

Статьи об аренде транспортных средств не были выделены в отдельную главу, но они регулировались общими нормами об аренде и найме.

Древнерусское право ещё не знало четкого разграничения между уголовным и гражданским правом, но в своде древнерусского права Русская Правда, включающем в себя отдельные нормы Закона Русского, Правду Ярослава Мудрого, Правду Ярославичей, Устав Владимира Мономаха и др., принятого в 1019–1054 гг.⁶, начинает зарождаться институт аренды. Договор аренды в первоначальном его виде можно обнаружить в статьях о закупе. По мнению большинства отечественных исследователей, закуп отработывал или должен был выплатить полученную от господина купу – денежную сумму или материальные ценности, орудия производства, позволяющие ему вести хозяйство на основе соглашения между ними и господином⁷.

Таким образом, субъектами данного договора являются «господин» и «закуп». Господин – хозяин закупа, холопа; закуп – феодально-зависимый

¹ Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. § 237.

² Молотьба (по законам Хаммурапи) – это зерно, которое разбрасывали по полю и ездили по нему повозками или специальными салазками с заостренными концами. После этого его веяли и мололи, т.е. для данной процедуры использовали животное в качестве транспортного средства. В настоящее время молотьбу выполняют в основном комбайнами в поле (Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. § 237).

³ Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. § 268.

⁴ Там же. § 271.

⁵ Там же. § 272.

⁶ См.: Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. М., 1984. С. 350.

⁷ См.: Там же. С. 103.

крестьянин, но в отличие от холопа сохранявший элементы прав лично свободного человека.

По нашему мнению, именно в приведенных статьях начинает зарождаться институт аренды транспортных средств, а именно договор аренды вьючных животных. Итак, господин предоставляет закупу во временное владение и пользование вьючное животное (коня) для сельскохозяйственных нужд (например, для вспахивания земли). За него арендатор (закуп) должен платить арендную плату (купу). Вьючное животное используется как предмет договора аренды транспортных средств. Таким образом, первым писанным источником, регулировавшим аренду транспортных средств, является Русская Правда. Следующие писанные своды правил и документов развивают рассматриваемый институт.

Исследуемый нормативный акт закрепляет также ответственность сторон по данному соглашению, например:

1. *«АЖЕ ЗАКУП БЕЖИТЬ. Аже закуп бежит от господы, то обель; идет ли искат (и) кун, а явлено ходить, или ко князю, или к судиям бежит обиды деля своего господина, то про то не работают его, но дати ему правду»¹.*

Помимо уголовной ответственности, предусмотренной в данной статье, закуп может жаловаться на несоблюдение условий договора со стороны господина и имеет право открыто отлучаться в поисках денег для выплаты купы².

2. *«О ЗАКУПЕ ЖЕ. Аже у господина ролеиньи закуп, а погубить воинский конь, то не платити ему; но еже дал ему господин плуг и борону, от него же купу емлет, то погубивше платити; аже ли господин его отслет на свое орудье, а погибнет без него, то того ему не платити»³.*

¹ См.: Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. URL: bibliotekar.ru/rus/3-2.htm (дата обращения: 25.12.2013).

² См.: Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 103.

³ Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. Ст. 57.

Конь и орудия, которыми работает закуп, принадлежат господину. Если у него во время работы погибнет конь, он не оплачивает его стоимость, но если он потеряет или сломает плуг и борону, находящиеся в его пользовании постоянно, он должен возместить их стоимость, чтобы получить новые. Если же они придут в негодность в отсутствие работника, посланного господином по другому делу, то закуп в этом не виноват и за них не платит¹.

3. *«О ЗАКУПЕ ЖЕ. Аже из хлева выведуть, то закупу того не платити; но (о) же погубить на поли и в двор не вженеть и не затворить, где ему господин велить, или орудья своя дея, а того погубить, то то ему платити²».*

Данная статья регламентирует ответственность закупа за утрату господского скота: в случае пропажи скота из хлева закуп ответственности не несет, но если скот был оставлен в поле, не введен во двор или помещение и не закрыт, закуп обязан возместить убытки. Так же отвечает закуп и за гибель коня, когда он использует его для работы на себя (*орудья своя дея*)³.

4. *«Аже господин переобидить закупа, а увидить купу его или отарицю, то то ему все воротити, а за обиду платити ему 60 кун⁴».*

В этой статье говорится о том, что господин не имеет права нарушить условия заключенного с закупом соглашения о размере предоставленных ему средств (купы) или земельного участка (отарица, близкая по значению к пекулию). В противном случае законодатель предписывает вернуть закупу положенное и наказывает виновного штрафом в 60 кун⁵.

5. *«Паки ли прииметь на немь кун, то опять ему воротити куны, что будеть принял, а за обиду платити ему 3 гривны продажи⁶».*

¹ Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 103.

² Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. Ст. 58.

³ Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 104.

⁴ Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. Ст. 59.

⁵ См.: Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 104.

⁶ См.: Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. Ст. 60.

В статье просматривается стремление ограничить произвол господина в расчетах с закупом: получив с закупа большую плату, чем оговаривалось, господин обязан вернуть ему лишнее и наказывается продажей¹.

б. *«Продасть ли господин закупа обель, то наимиту свобода во всех кунах, а господину за обиду платити 12 гривен продаже»².*

Если господин распорядится закупом как холопом и продаст его, сделка не может быть признана действительной (и господин обязан, вероятно, вернуть покупателю деньги за него), закуп получает свободу, а господин наказывается, кроме того, высшей продажей³.

Как представляется, сам термин «аренда транспортных средств» в Русской Правде не употребляется, но положено начало законодательного оформления данного института.

В средневековых источниках Византии в «Морском законе родосцев», составленном в 7 – 8 вв., появляются положения о правилах найма и фрахтования корабля.

В «Морском Законе» говорится о купцах, которые зафрахтовывают целиком корабль для перевозки зерна и других продовольственных грузов. Это, очевидно, скупщики, которые закупали продовольственные товары и отправляли их в столицу и большие города⁴. Согласно ст. 20 указанного Закона «при фрахтовании корабля должны иметь законным образом заключенные письменные соглашения. Если же таковые не были заключены письменно, то никакой силы не имеют⁵». Таким образом, при заключении договора фрахтования должно соблюдаться условие о письменной форме.

В этой статье говорится также об ответственности сторон, а именно: «В соглашение, если пожелают стороны, можно включить и размер пени; и

¹ См.: Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 104.

² См.: Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. Ст. 61.

³ См.: Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. С. 105.

⁴ См.: Дельгер. Регесты. 2102,2383. С. 6.

⁵ См.: Морской закон родосцев // Античная древность и средние века: сборник статей. Вып. 6. Свердловск, 1969. Вып. 6. Ст. 20.

если не внесут соответствующего добавления о пене в соглашение и при том нарушат соглашение или навклир, или наниматель, то...если наниматель предоставит свои ценности, то за наем корабля навклиру должна быть дана половина фрахта. Если же навклир не выполнит соглашение, то он должен вернуть половину стоимости фрахта купцу. ... Взыскание этих пеней должно происходить в порядке предъявления судебного иска»¹.

Статья 23 тоже предусматривает ответственность сторон: «Если навклир и купец заключат письменный договор, то он должен иметь силу; если купец не доставит на корабль полностью груз, то тем не менее он должен выплатить проездную плату и за недоставленный груз в размере, обусловленном письменным соглашением»².

В статье 25 говорится о том, что «если срок, назначенный в письменном соглашении, будет просрочен до десяти дней, пусть купец обеспечивает продовольствием моряков; если же истечет и вторично условленный срок, то купец пусть полностью выплатит плату за проезд и уходит. Если же купец пожелает, добавить количество (груза), пусть заплатит плату за провоз и добавит груз, по соглашению»³.

В приведенном законодательстве институт аренды транспортных средств хорошо прослеживается. Для регулирования вопросов мореплавания и морской торговли, а также аренды судна с экипажем и без него, в Византии в VII–VIII вв. на основе античных (древнегреческих, древнеримских и др.) обычаев мореплавания и морской торговли был составлен специальный сборник морского права.

Таким образом, институт аренды транспортных средств в зарубежном законодательстве начал развиваться еще до нашей эры. В Своде законов царя Хаммурапи содержались такие термины, как «найм», «аренда», а также представлены нормы, по которым можно судить о существовании аренды транс-

¹ См.: См.: Морской закон родосцев // Античная древность и средние века: сборник статей, Вып. 6. Свердловск: УрГУ, 1969. Вып. 6. Ст. 20.

² Там же. Ст. 23.

³ Там же. Ст. 25.

портных средств с экипажем. В более позднее время (VII–VIII вв.) «Морской закон родосцев» содержит положение о правилах найма и фрахтования корабля. Здесь уже институт аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации хорошо развит, что отражается в указанных статьях.

В российском праве институт аренды гужевого транспорта (в том числе вьючных животных) начал зарождаться еще в древнерусском законодательстве Русская Правда (1019 – 1054 гг.). Данный договор аренды был практически не развит. Как правило, он регулировался обычаями делового оборота, деловыми обыкновениями и заведенным порядком. В писаном праве содержались лишь несколько общих норм об аренде, которые регламентировали отношения сторон. Предметом договора выступало вьючное животное, предоставляемое во временное владение и пользование, за которое арендатор платил купу (арендную плату). Последующие писаные своды правил и документов продолжали развивать данный институт.

В современный период в связи с развитием различных видов транспорта и увеличением оборота транспортных средств в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК РФ)¹ выделили институт аренды транспортных средств в отдельный § 3 гл. 34, посвященный аренде транспортных средств. Аренда транспортных средств подразделяется на аренду транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и без предоставления данных услуг и эксплуатации.

По мнению Д.С. Левенсона, договор аренды транспортных средств можно подразделить на две разновидности: договор тайм-чартер и договор о предоставлении в пользование транспортных средств на условиях повременной оплаты². Согласно Кодексу торгового мореплавания Союза ССР по договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) судовладелец был обязан

¹ См.: Гражданский кодекс РФ от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ. Ч. 2. (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410; 2013. № 52, ч. 1, ст. 6981.

² См.: *Левенсон Д.С.* Договор аренды транспортных средств. М., 1969. С. 6.

предоставить судно за вознаграждение (арендную плату) фрахтователю (арендатору) на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или иных целей¹. Д.С. Левенсон отмечал, что по второму виду договора владелец предоставлял транспортные средства в возмездное временное пользование нанимателю не только с услугами по их техническому управлению, но и принимал на себя обязанности по поддержанию их в исправном состоянии, обеспечению горюче-смазочными материалами и т.д.²

На наш взгляд, два таких определения объединяют в одно целое существующее понятие «договор аренды транспортных средств с экипажем» в действующем ГК РФ. Так, согласно ст. 632 ГК РФ по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Таким образом, современное законодательство регулирует комбинированное обязательство, во-первых, обязывающее арендодателя передать арендатору транспортное средство во временное владение и пользование, во-вторых, оказывать ему услуги по управлению транспортным средством, в-третьих, услуги по технической эксплуатации.

Д.С. Левенсон отмечает, что владелец предоставляет транспортные средства в возмездное временное пользование нанимателю и приводит следующий пример: «Автомобили подаются нанимателю ежедневно в начале рабочего дня и по окончании работы возвращаются в гараж наймодателя... Наниматель, возвращая автомобили, предоставляет наймодателю владеть ими, без права пользования. Автотранспортное предприятие частично сохраняет право владения автомобилями в период действия договора... Не является

¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Союза ССР: Указ Президиума ВС СССР от 17 сентября 1968 г. № 6001-VIII (с изм. от 2 декабря 1987 г.) // Свод законов СССР. Т. 8, с. 123. Утратил силу.

² См.: *Левенсон Д.С.* Указ. раб. С. 6.

ли это условие нарушающим существенную черту аренды – лишение нанимателя владения...»¹.

По мнению Е.В. Вавилина, в данном примере «не наблюдается разрыв правомочий владения и пользования, налицо их полная конгруэнтность. Когда арендатор припарковывает автомобиль в гараж арендодателя, «утрачивая фактическое господство над вещью», он лишается в соответствующий момент и возможности пользования им. Таким образом, конститутивный элемент договора аренды утрачивается. Следовательно, договор аренды теряет свою практическую значимость и правовую роль»².

Как известно, владение транспортным средством – это фактическое обладание или, предоставляющее обладателю возможность непосредственного воздействия на него, устанавливающее господство лица над транспортным средством. Пользование – употребление, применение, использование транспортных средств в соответствии с их назначением.

Таким образом, правом владения и пользования обладает только собственник (арендодатель) транспортного средства. На наш взгляд, арендатор может обладать как правом временного пользования, так и правом временного владения и пользования одновременно в зависимости от ситуации. Например, туристическая фирма арендует у авиакомпании самолет с экипажем для перевозки пассажиров в места отдыха. В данном случае арендатору передается право временного пользования транспортным средством, права коммерческой эксплуатации транспортного средства, но не право владения, так как данное право остается за арендодателем, который сохраняет контроль над членами экипажа. Для них обязательны распоряжения арендодателя, относящиеся к управлению и технической эксплуатации транспортного средства.

Аналогичную ситуацию можно наблюдать и в зарубежном законодательстве, а именно в Гражданском кодексе Украины (далее – ГК Украины)³.

¹ См.: *Левенсон Д.С.* Указ. раб. С. 12–13.

² См.: *Вавилин Е.В.* Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М., 2009. С. 7.

³ Гражданский кодекс Украины. Харьков, 2010. С. 212.

В нем нет определения аренды транспортных средств, как с экипажем, так и без экипажа. Однако необходимо исходить из общего определения договора найма (аренды). Так, согласно ст. 759 ГК Украины по договору найма (аренды) наймодаделец передает или обязуется передать нанимателю имущество в пользование за плату на определенный срок. Из данного определения следует, что арендуемое имущество передается лишь во временное пользование, т.е. арендатор получает право в течение определенного времени пользоваться имуществом, не владея им.

Важно отметить, что институт аренды транспортных средств выделен в самостоятельный §5 гл. 58 ГК Украины. К тому же законодатель в п. 3 ст. 798 ГК Украины предоставляет сторонам возможность договориться о предоставлении наймодателем нанимателю комплекса услуг для обеспечения нормального использования транспортного средства. Так, договором найма транспортного средства может быть установлено, что оно передается в наем с экипажем, его обслуживающим (п. 2 ст. 798 ГК Украины). Согласно п. 1 ст. 805 ГК Украины управление и техническая эксплуатация транспортного средства осуществляются экипажем.

Однако если стороны заключают договор аренды транспортных средств без экипажа, то обязанности по содержанию транспортного средства возлагаются на нанимателя (п. 1 ст. 801 ГК Украины). Следовательно, нормы ГК Украины не регулируют отношения сторон относительно выбора услуг в договоре, т.е. стороны могут заключить договор либо с предоставлением услуг экипажа, которые включают в себя услуги по управлению и технической эксплуатации, либо без них. Услуги только по управлению или только по технической эксплуатации также не предусмотрены в нормах ГК Украины.

В морском праве в ст. 198 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ)¹ также содержится определение договора фрахтования на время. По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовла-

¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18, ст. 2207; 2014. № 6, ст. 566.

делец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

А.Г. Калпин считал, что на основании чартера правомочие владения судном или его частью не переходило от фрахтовщика к фрахтователю. Капитан судна и все остальные члены экипажа на протяжении всего рейса были подчинены фрахтовщику. Через них последний осуществлял владение судном, не разделяя этого правомочия с фрахтователем. Предоставляя судовые помещения для размещения груза, фрахтовщик не терял права владения этими помещениями¹. В отведенных для перевозки помещениях груз размещался по усмотрению капитана (ст. 132 КТМ СССР). Также автор отмечал, что коммерческая эксплуатация судна есть не что иное, как реализация правомочия пользования имуществом. Поскольку при перевозках на условиях чартера коммерческая эксплуатация судна осуществлялась фрахтовщиком, то, стало быть, ему принадлежало и право пользования судном².

На наш взгляд, хотя в данной статье и говорилось лишь о праве пользования фрахтователем данным судном, он также обладал и правом владения на данное транспортное средство. В современном законодательстве, в частности в п. 1 ст. 206 КТМ РФ, говорится, что капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Однако согласно п. 2 указанной статьи для капитана судна и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна. Например, выбор портов захода судна, в частности портов погрузки и выгрузки, относится к области коммерческой эксплуатации судна и поэтому осуществляется фрахтователем.

¹ См.: *Калпин А.Г.* Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978. С. 25.

² См.: Там же. С. 26.

Таким образом, арендатор будет обладать как правом пользования (так как использует судно по его назначению), так и правом владения на данное транспортное средство.

В Воздушном кодексе РФ (далее – ВК РФ)¹ не содержится понятия «аренда транспортных средств с экипажем», только договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Так, согласно ст. 104 ВК РФ по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Хотя многие авторы считают, что аренда воздушного судна осуществляется по договору фрахтования (воздушный чартер)², однако данный договор следует отличать от договора аренды транспортных средств (аренды воздушного судна) с экипажем.

По договору аренды воздушное судно поступает во владение и пользование арендатора, который чаще всего становится его эксплуатантом. По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) эксплуатант выступает фрахтовщиком. Фрахтователь же довольно часто не является ни пассажиром, ни грузоотправителем, ни грузополучателем³.

Многие авторы считают, что ст. 104 ВК РФ объединяет в одном договоре фрахтования воздушного судна два договора, правовая природа которых различна. Речь идет об аренде (фрахтовании на время), когда имеет место предоставление арендодателем арендатору воздушного судна для выполнения одного или нескольких рейсов. Если же имеет место предоставление ча-

¹ См.: Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. от 2 июля 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12, ст. 1383; 2013. № 27, ст. 3477.

² См., например: Шапкина Г. Договор аренды // Хозяйство и право. 2003. № 7. С. 29.

³ См.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под. ред. А.И. Травникова. М., 2009. С. 178.

сти воздушного судна для воздушной перевозки грузов, багажа пассажиров или почты, то это договор чартера (перевозки)¹.

В этом случае, «если законодатель действительно стремится к объединению указанных договоров, то редакция ст. 104 ВК РФ вступает в противоречие не только со ст. 787, но и ст. 632 ГК РФ²».

В Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ РФ)³ также не содержится понятия «аренда транспортных средств с экипажем», имеются только общие положения.

В Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. от 2 июля 2013 г.)⁴ также не содержится понятие и особенности договора аренды транспортных средств с экипажем, однако в п. 1 ст. 12 сказано, что перевозчик может владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве. Под «иным правом» можно понимать и право аренды по соответствующему договору⁵.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. от 3 февраля 2014 г.) (далее – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта)⁶ также не содержит норм, касающихся аренды транспортных средств с экипажем.

Отсутствие рассматриваемых норм является существенным недостатком нормативных актов в формировании, правовом моделировании и регули-

¹ См., например: *Атаян С.* Квалифицирующие признаки договора аренды транспортных средств // Закон. 2000. № 11. С. 79–82; *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Договоры о передаче имущества. 4-е изд., стер. М., 2002. Кн. 2. С. 291.

² См.: *Ананьева А.А.* Правовое регулирование воздушного фрахтования. Саратов, 2013. С. 11.

³ См.: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11, ст. 1001; 2014. № 6, ст. 566.

⁴ См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2, ст. 169; 2013. № 27, ст. 3477.

⁵ См.: *Ем В.С.* Договор аренды транспортного средства: проблемы теории и практики применения // Основные проблемы частного права: сборник статей к юбилею доктора юридических наук, профессора А.Л. Маковского. М., 2010. С. 104–120.

⁶ См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555; 2014. № 6, ст. 566.

ровании потенциально возможных или складывающихся арендных отношений, особенно актуальных на этапе увеличения количества субъектов – коммерческих пользователей соответствующими транспортными средствами¹.

На наш взгляд, институт аренды транспортных средств с экипажем наглядно отражается в ст. 606 ГК РФ. По договору аренды (имущественного найма) арендодатель (наймодатель) обязуется предоставить арендатору (нанимателю) имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование. Как было описано выше, транспортное средство с экипажем может предоставляться как во временное владение и пользование, так и во временное пользование в зависимости от формируемых правоотношений. Например, если ООО «Магистраль» арендует автомобиль с экипажем для перевозки грузов на длительный срок, после окончания рабочего дня водитель ставит транспортное средство в гараж арендатора, то здесь прослеживается как право владения, так и право пользования арендатора, а если данное транспортное средство возвращается в гараж арендодателя, то у арендатора возникает только право пользования данным транспортным средством.

Таким образом, положение ст. 606 ГК РФ наиболее полно и точно отражает понятие «договор аренды транспортных средств с экипажем». В связи с этим необходимо внести поправку в ст. 632 ГК РФ и указать, что арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование или во временное пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Как уже отмечалось, законодатель выделил только два подвида аренды транспортных средств: с экипажем и без него. По мнению Е.В. Вавилина, в договоре аренды транспортного средства с экипажем можно выделить договоры с условиями технического обслуживания и договоры без технического обслуживания (лишь с предоставлением услуг по управлению), аналогично в договоре аренды транспортного средства без экипажа – без предоставления

¹ См.: *Вавилин Е.В.* Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 18.

технического обслуживания и с предоставлением услуг по техническому обслуживанию (но без предоставления услуг по управлению)¹. Автор отмечает, что «обозначенные главные содержательные условия, разграничивающие два вида договора аренды транспортных средств, по всей видимости, могут комбинироваться сторонами исходя из конкретной практической целесообразности и необходимости»². Однако Е.В. Вавилин ставит перед нами и проблему применения сторонами выделенных подвидов договора аренды транспортных средств, т.е. возникнет вопрос: какими положениями, в том числе ГК РФ, необходимо руководствоваться при этом?³ Ведь ни положения ГК РФ, ни иных нормативных актов не регулируют данные подвиды договора.

В Гражданском кодексе Республики Казахстан от 27 декабря 1994 г. № 269-ХП⁴ (далее – ГК РК) выделен в отдельную гл. 29 § 5 «Договор аренды транспортных средств». Он так же, как и в ГК РФ, делится на два вида: с экипажем, т.е. с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства и без экипажа – без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. Так же, как и в ГК РФ, ГК Украины, никаких подвидов договоров аренды транспортных средств с экипажем и без экипажа в ГК РК не предусмотрено, что, на наш взгляд, нельзя оставить без внимания. Хотя в ст. 594 ГК РК прописано, что аренда транспортных средств без экипажа подчиняется общим положениям кодекса о договоре имущественного найма, а для аренды транспортных средств с экипажем предусмотрены специальные нормы данного Кодекса, это не решает проблему, о которой пишет Е.В. Вавилин, а именно отсутствие норм, которые будут регулировать указанные подвиды договоров, например, аренда транспортных средств только с услугами по управлению.

¹ См.: Вавилин Е.В. Договор аренды транспортных средств // Известия вузов. Правоведение. СПб., 1999. № 2. С. 148–155.

² См.: Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 10.

³ См.: Там же. С. 11.

⁴ См.: Гражданский кодекс Республики Казахстан от 27 декабря 1994 г. № 269-ХП (Общая и Особенная части). Алматы, 2002.

По нашему мнению, данная проблема нашла свое решение в законодательстве США. В Гражданском кодексе Луизианы 1988 г.¹ (далее – ГК Луизианы) не выделены в отдельный параграф договор аренды транспортных средств с экипажем и без него. Данные виды договора регулируются общими нормами об аренде. Так, согласно ст. 2751 арендодатель гарантирует арендатору, что вещь соответствует цели, для которой она была арендована и не содержит недостатков или дефектов, препятствующих использованию данной вещи в соответствии с целью. Также предусмотрено, что если во время договора аренды вещь требует ремонта, который не может быть отложен до окончания срока арендного договора, арендодатель имеет право сделать ремонт, даже если это приносит арендатору неудобство или лишает его права пользования вещью. В таком случае арендатор может потребовать уменьшение арендной платы или расторжения договора аренды в зависимости от всех обстоятельств, включая ошибку каждой из сторон или ответственность за ремонт, его продолжительность (ст. 2693). Таким образом, арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства должен обеспечивать его нормальную и безопасную эксплуатацию, а также осуществление текущего и капитального ремонта. Также предусмотрены случаи, когда арендатор сам производит ремонт транспортного средства. Он обязан возместить убытки, причиненные транспортному средству третьими лицами по их вине (ст. 2692). Из этого следует, что можно формально разделить договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по технической эксплуатации и без нее.

Также в главе об аренде, в частности в п.2 ст. 2745, предусмотрено, что курьеры и лодочники сдают свои услуги внаем для перевозки или людей, или товаров. Следовательно, можно заключить договор аренды транспортных средств и нанять, например, услуги лодочника для управления судном. Таким образом, законодательство США наглядно демонстрирует, что можно заключить любой вид и подвид договора аренды транспортных средств как договор

¹ Louisiana Civil Code: Acts 1987, No. 124, §1, eff. Jan. 1, 1988. URL:<http://legis.la.gov/lss/lss.asp?folder=67> (перевод наш. — *И.Ю.*).

аренды транспортных средств с полным комплектом услуг, т.е. с услугами по управлению и технической эксплуатации или только с услугами по управлению, или только с услугами по технической эксплуатации, или без предоставления таких услуг. Из этого следует, что стороны сами определяют такие условия заключения договора, которые для них наиболее удобны. Тем самым устраняются пробелы в законодательстве.

Если сравнить действующий ГК РФ с Гражданским кодексом РСФСР 1964 г.¹ (далее – ГК РСФСР), то можно отметить, что договор аренды транспортных средств не был выделен в отдельный параграф, а регулировался общими нормами об имущественном найме. Так, согласно ст. 275 ГК РСФСР по договору имущественного найма наймодаделец обязуется предоставить нанимателю имущество во временное пользование за плату. В данном Кодексе не содержатся нормы, которые регулировали бы предоставление вместе с транспортным средством услуг по управлению им, лишь только наймодаделец обязан производить за свой счет капитальный ремонт сданного внаем имущества, если иное не предусмотрено законом или договором (ст. 284 ГК РСФСР). Это единственная особенность договора, схожая с договором аренды транспортных средств с экипажем в современный период.

Однако в ст. 634 ГК РФ, в отличие от ГК РСФСР, сказано, что арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление не только капитального ремонта, но и текущего, а также предоставлять необходимые принадлежности арендатору. В свою очередь в ст. 285 ГК РСФСР сказано, что наниматель обязан поддерживать нанятое имущество в исправном состоянии, производить за свой счет текущий ремонт, если иное не установлено законом или договором, и нести расходы по содержанию имущества. Из этого следует, что в

¹ Гражданский кодекс РСФСР от 11 июня 1964 г. // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. № 29, ст. 1689; №34, ст. 1966.

ГК РСФСР не только нет разделения договора аренды транспортных средств на аренду транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, но и без таких услуг. Другими словами, арендодатель только предоставлял транспортное средство и услуги по капитальному ремонту. Арендатор в свою очередь должен был либо сам управлять транспортным средством, либо нанимать экипаж и осуществлять текущий ремонт, что создавало множество неудобств для арендатора и пробелов в законодательстве. Поэтому этих норм стало явно недостаточно для регулирования данного вида обязательства в условиях расширения прав и свобод участников гражданско-правовых отношений.

Таким образом, заслуживает внимания классификация, предложенная Е.В. Вавилиным, согласно которой в договоре аренды транспортного средства с экипажем можно выделить договоры с условиями технического обслуживания и договоры лишь с предоставлением услуг по управлению, а также оставить вариант, когда данные услуги предоставляются в совокупности.

С нашей точки зрения, для решения проблемы, которую ставит автор, целесообразно перенять опыт ГК Луизианы, в частности в § 3 гл. 34 ГК РФ, т.е. предусмотреть статью, в которой указывалось бы, что вместе с транспортным средством можно получить услуги по управлению. В этой же статье необходимо указать, что можно заключить договор аренды транспортных средств, но без предоставления услуг по управлению. Таким образом, можно будет заключить договор аренды транспортных средств с экипажем на выбор, т.е. либо с предоставления услуг по управлению либо без таких услуг. Аналогичным образом следует поступить и с услугами по технической эксплуатации, а именно указать в статье, что также можно заказать услуги по технической эксплуатации либо данные услуги по договору аренды транспортных средств будет выполнять сам арендатор, т.е., например, производить текущий и капитальный ремонт.

Проблему классификации аренды транспортных средств с экипажем можно эффективно решить, если, следуя принципу свободы договора (ст. 421

ГК РФ), предусмотреть возможность сторонам договора аренды транспортных средств с экипажем самим определять условия о наборе услуг по управлению и (или) технической эксплуатации транспортных средств. В связи с этим ст. 632 ГК РФ предлагаем изложить в следующей редакции: по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации или только услуги по управлению или услуги по технической эксплуатации в зависимости от соглашения сторон. Данная классификация привела бы к решению многих проблем и устранению пробелов гражданского законодательства, а также предоставила бы альтернативу выбора для субъектов гражданских правоотношений в сфере реализации своих гражданских прав и свобод при заключении договора аренды транспортных средств с экипажем.

Таким образом, в Российской Федерации и в большинстве стран СНГ договор аренды транспортных средств классифицируется на такие виды, как аренда транспортных средств с экипажем и без нее. Никакие другие подвиды договора аренды транспортных средств с экипажем законодательно не закреплены, что создает неудобство для сторон при заключении и исполнении данного договора, а также множество пробелов в законодательстве. В большинстве стран дальнего зарубежья (США, Франция) договор аренды транспортных средств не выделяется в отдельный параграф и не классифицируется на виды, а регулируется общими положениями об аренде (найме). Однако услуги по управлению транспортным средством закреплены в отдельной статье. Так, например, курьеры и лодочники сдают свои услуги внаем для перевозки или людей, или товаров. Услуги по технической эксплуатации также закреплены в отдельной статье и возлагаются как на арендодателя, так и на арендатора в зависимости от ситуации. Таким образом, законодательство дальнего зарубежья более совершенно и удобно для субъектов гражданского права при заключении договора аренды транспортных средств с экипажем,

так как им предоставляется альтернатива выбора более подходящих для них условий договора.

Мы считаем, что предложенная Е.В. Вавилиным классификация наиболее оптимальна и удобна для сторон при заключении и исполнении договора аренды транспортных средств с экипажем. Так, в зависимости от предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации им выделяются следующие виды аренды транспортных средств с экипажем:

- с предоставлением услуг по управлению транспортным средством;
- с предоставлением услуг по технической эксплуатации;
- с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

Аренда морских судов осуществляется по договору фрахтования судна на время и регулируется нормами об аренде транспортных средств, содержащихся в ГК РФ, также положениями КТМ РФ и КВВТ РФ. Фрахтование судна на время подразделяется на следующие виды:

1) фрахтование тайм-чартер (time charter) – судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания (ст. 198 КТМ РФ);

2) фрахтование димайз-чартер (demise charter) – это вид чартера, договор найма судна, когда судовладелец передает его фрахтователю на оговоренный срок вместе с командой, члены которой становятся его служащими; фрахтователь принимает на себя все расходы по судну, включая заработную плату экипажу, и расплачивается с судовладельцем ежемесячно¹;

3) фрахтование бербоут-чартер (bare-boat charter) – это договор фрахтования судна без экипажа, по которому судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания (ст. 211 КТМ РФ).

¹ См.: Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия. М., 2008. С.62.

Часто димайз-чартер обозначается в специальной литературе как бербоут-чартер. В.Н. Гуцулак считает, что фактически это равнозначные понятия¹. Таким образом, термины «димайз-чартер» и «бербоут-чартер» часто используются как синонимы, что, на наш взгляд, неверно, так как понятие «димайз-чартер» намного шире и включает в себя понятие «бербоут-чартер». Кроме того, по договору димайз-чартера арендатору предоставляются услуги по управлению и технической эксплуатации морского (речного) судна.

Бербоут-чартер и димайз-чартер, напротив, можно отнести к различным видам договора аренды². Отличия между ними незначительны: если в первом случае судовладелец не принимает вообще никакого участия в комплектовании экипажа судна, то во втором – экипаж, ранее подчинявшийся судовладельцу, переходит во всех отношениях на службу к фрахтователю³. Еще одно отличие бербоут-чартера от димайз-чартера заключается в том, что по бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия бербоут-чартера судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта (ст. 223 КТМ РФ).

А.А. Воробьев считает, что димайз-чартер представляет собой разновидность договора бербоут-чартера, по которому судно передается фрахтователю укомплектованное экипажем, но капитан судна и экипаж становятся на время работниками фрахтователя. В некоторых случаях судовладелец оставляет за собой право контролировать подбор кандидатур на должности капитана судна и старшего механика при их замене. Димайз-чартер, как и бербоут-чартер, предполагает использование судна по усмотрению фрахтователя. В период действия договора судно в коммерческом, административном и навигационно-техническом отношении переходит во владение фрахтователя.

¹ См.: *Гуцулак В.Н.* Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок // *Морское право.* 2007. 11 апр. С. 3.

² См.: *Липавский Б.В.* Тайм-чартер в системе договоров фрахтования // *Транспортное право.* 2005. № 3. С. 19.

³ См.: *Международное частное право / под ред. И.К. Цимлянского.* М., 2006. С. 112.

Судовладелец получает лишь арендную плату за использование судна, находящегося в его собственности¹.

Существует также мнение, согласно которому бербоут-чартер считают разновидностью димайз-чартера, а не наоборот. Бербоут-чартер отличается от димайз-чартера тем, что судно сдается в аренду без экипажа и судовладелец никакого участия в его формировании не принимает. Содержание бербоут-чартера определяется ст. 213 КТМ РФ. В соответствии с п. 2 ст. 15 КТМ РФ право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть предоставлено иностранному судну, зафрахтованному в бербоут-чартере. Эта форма фрахтования судов на время широко используется для осуществления финансовых операций, связанных с приобретением судов в рассрочку. В этом случае бербоут-чартер служит в качестве договора аренды-покупки, по которому владелец (продавец) сохраняет за собой формальное право владения судном до полной выплаты фрахт-суммы, обусловленной договором арендной платы, включающей в себя его стоимость. После этого право собственности на судно переходит к фрахтователю².

На наш взгляд, бербоут-чартер и димайз-чартер относятся к разным видам договоров. По договору димайз-чартера в пользование и владение предоставляется не только судно, но и поступает на службу его экипаж или часть его. Хотя фрахтователь сам может нанять другой экипаж, собственник судна оставляет за собой право оставить капитана и его помощника на данном судне. В договоре бербоут-чартера собственник судна не участвует в формировании экипажа, фрахтователь сам подбирает его членов. Таким образом, договор димайз-чартера можно отнести к разновидности договора аренды транспортных средств с экипажем, а договор бербоут-чартера является разновидностью договора аренды транспортных средств без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. Также существуют различия между тайм-чартером и димайз-чартером.

¹См.: *Воробьев А.А.* Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005.

²См.: *Родников А.Н.* Логистика: Терминологический словарь. М., 2000.

В общем праве США чартеры разделены на две основных категории: димайз-чартер и не-димайз-чартер¹.

Глагол «to demise» в английском языке означает «сдавать в аренду»². Следовательно, первую группу составляют чартеры, являющиеся договорами аренды, вторую – чартеры, имеющие правовую природу оказания услуг³.

Тайм-чартер понимается как договор фрахтования, по которому судно используется в течение определенного промежутка времени для перевозки грузов. Перевозчик предоставляет фрахтователю вместимость судна, с тем чтобы тот использовал ее в своих целях. Фрахтователь несет расходы, связанные с каждым рейсом, и уплачивает перевозчику наемную плату (hire), рассчитанную исходя из времени, в течение которого судно зафрахтовано⁴.

Различие между димайз-чартером и тайм-чартером зависит от «степени контроля, сохраняемого судовладельцем». По димайз-чарттеру судовладелец передает полное владение и контроль над судном фрахтователю, который в свою очередь набирает экипаж и обеспечивает содержание судна (отсюда термин «bareboat» – «пустое судно»). Следовательно, бербоут-чартерный фрахтователь является судовладельцем на период действия договора⁵.

Не-димайз-чартер, напротив, не предоставляет такой степени контроля фрахтователю. Тайм-чартер всего лишь наделяет фрахтователя правом использовать судно в течение определенного времени. Судовладелец сохраняет за собой владение и контроль над судном (Randy P. Forrester v. Ocean Marine Indem. Co., Arco Oil & Gas Co [1993]).

По нашему мнению, во-первых, по тайм-чарттеру судовладелец обязуется предоставить фрахтователю судно и услуги членов его экипажа, но контроль за экипажем остается у собственника данного судна. Так, капитан суд-

¹ См.: Дело Randy P. Forrester v. Ocean Marine Indem. Co., Arco Oil & Gas Co. [1993]. URL: www.uscourts.gov (дата обращения: 25.12.2013) (перевод Липавского В.Б.).

² См.: Оксфордский словарь английского языка. М., 2005. С. 69.

³ См.: Липавский В.Б. Указ. раб.

⁴ Thomas J. Schoenbaum, 2 Admiralty and Maritime Law § 11-5 (2nd ed.1994).

⁵ См.: Липавский В.Б. Указ. раб.

на и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна, а по димайз-чартеру судовладелец передает судно фрахтователю на оговоренный срок вместе с командой, члены которой становятся его служащими.

Во-вторых, по тайм-чартеру судовладелец сам несет все расходы по содержанию экипажа и оплачивает прочие постоянные издержки, например амортизационные, и т.д. Фрахтователь лишь принимает переменные издержки такие как, например, стоимость топлива, а по димайз-чартеру фрахтователь принимает на себя все расходы по судну, включая заработную плату экипажа, и расплачивается с судовладельцем ежемесячно.

В-третьих, по тайм-чартеру контроль над судном принадлежит собственнику данного судна. Капитан и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа. Под судовождением понимается навигационное управление судном. Безопасное плавание судна и выполнение требований навигационного характера возможно лишь при применении капитаном и другими членами экипажа специальных знаний и опыта работы. Поэтому в навигационных вопросах экипаж судна подчинен судовладельцу, который обязан обеспечить безопасность мореплавания¹. Фрахтователь лишь осуществляет коммерческую эксплуатацию судна. В договоре димайз-чартера фрахтователь осуществляет как полный контроль над судном и экипажем, так и его коммерческую эксплуатацию.

Сходства данных двух договоров проявляются в том, что, как и при тайм-чартере, так и при димайз-чартере, судовладелец предоставляет фрахтователю судно и услуги членов экипажа, хотя по димайз-чартеру фрахтователь сам осуществляет контроль над экипажем, может уволить данный экипаж и нанять другой. В этом случае собственник судна может сохранить не-

¹ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000. С. 207.

который контроль над технической эксплуатацией судна, обязав фрахтователя оставить капитана судна и, например, старшего помощника.

Таким образом, можно предположить, что договор димайз-чартера, так же как и тайм-чартер, представляет собой разновидность договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

В странах англо-саксонской системы права в деле *Per Mackinnon LJ in Re An Arbitration between Sea and Land Securities Ltd and William Dickinson " Co Ltd (The Alresford) [1942]* определяется, что соответствующие права и обязанности двух сторон в договоре фрахтования на время должны зависеть от его письменного условия, потому что нет специального закона, применимого к конкретной форме договора, известного как фрахтование на время.

Столетие назад фрахтование на время, а затем договор, известный как димайз-чартер, было соглашением, по которому фрахтователю передавалось во владение судно судовладельца, а также услуги членов экипажа. Эта форма чартера, названная димайз-чартером, давно устарела. Современная форма фрахтования на время – это та, по которой одна сторона (судовладелец) в течение определенного периода времени обязуется с момента фрахтования предоставить судно, услуги экипажа и служащих для перевозки груза¹.

В российском законодательстве такого понятия договора, как димайз-чартер, не предусмотрено. Однако гражданское законодательство предоставляет возможность заключения договора на основе типовых проформ (в данном случае – типовая проформа договора димайз-чартера). Так, согласно ст. 427 ГК РФ в договоре может быть предусмотрено, что его отдельные условия определяются примерными условиями, разработанными для договоров соответствующего вида и опубликованными в печати.

Договор димайз-чартер можно увидеть в международных конвенциях, ратифицированных Российской Федерации. Например, к Международной

¹ *Per Mackinnon. LJ in Re An Arbitration between Sea and Land Securities Ltd and William Dickinson " Co Ltd (The Alresford), [1942] 1 All ER. P. 503–504.*

конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.¹ Россия присоединилась 4 марта 1999 г. (Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ). Данная Конвенция (п. 1 ст. 4) определяет виды требований к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна, которые обеспечиваются морским залогом в отношении судна.

Однако данный договор имеет место и в судебной практике². Например, гражданин П. обратился в суд с иском к АО о взыскании задолженности по заработной плате, денежной компенсации морального вреда, расходов, указав в обоснование заявленных требований, что между истцом и АО был заключен трудовой договор, в соответствии с которым гражданин П. был принят на работу на теплоход в должности механика. Судно находилось в Димайз-чартере в соответствии с чартерным контрактом. По итогам работы судна в димайз-чартере решений о выплате бонусов между АО и фрахтователем не принималось, вследствие чего требование истца о выплате ему дополнительного бонуса не правомерно. Иных доказательств, подтверждающих принятие решения о выплате дополнительного бонуса фрахтователем по итогам работы судна, судом не установлено. При таких обстоятельствах суд считает заявленные требования истца необоснованными и не подлежащими удовлетворению в полном объеме³.

Таким образом, существует много точек зрения по поводу того, что договор димайз-чартера представляет собой разновидность бербоут-чартера или наоборот. Однако российское морское законодательство не проводит различий между этими договорами. Независимо от способа комплектования

¹ См.: Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 года (Женева, 6 мая 1993 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2004. № 43, ст. 4170.

² См., например: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 4 февраля 2009 г. № Ф03-3686/2008 по делу № А24-5801/2006-09. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 2 апреля 2002 г. № Ф03-А59/02-1/479 по делу № А59-1110/01-С10. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 8 октября 1998 г. № А56-11044/98 // Арбитражные споры. 1999. № 1(5).

³ См.: Решение Ленинского районного суда г. Владивостока (Приморский край) от 14 февраля 2012 г. URL: // <http://www.reshenia-sudov.ru> (дата обращения: 25.12.2013).

экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа являются работниками фрахтователя и подчиняются ему во всех отношениях. При комплектовании экипажем судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, должны соблюдаться правила ст. 56 КТМ РФ о гражданстве членов экипажа судна¹. Можно сделать вывод, что согласно КТМ РФ выделяется два вида договора аренды транспортных средств в морском праве РФ – это договор тайм-чартер и бербоут-чартер.

На наш взгляд, договор димайз-чартер также будет регулироваться несколькими законодательными актами материального права. Так, отношения, когда в аренду предоставляется транспортное средство (судно) во временное владение и пользование, будут регулироваться нормами § 3 гл. 34 ГК РФ, т.е. нормами договора аренды транспортных средств без экипажа. Как известно, по договору димайз-чартер арендатору предоставляется судно во временное владение и пользование и отдельно предоставляются услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Причем, услуги экипажа предоставляются либо самим собственником, т.е. он является их работодателем (услугополучателем по гражданско-правовому договору), либо арендатору предоставляется право в соответствии с соглашением самостоятельно нанять (сформировать) новый экипаж. В обоих случаях фрахтователь принимает на себя все расходы по содержанию судна и экипажа, включая расходы на его вознаграждение.

Как уже отмечалось, в ГК Луизианы арендные отношения регулируются общими нормами об аренде, а также предусмотрена статья «Найм услуг», в которой прописано, что курьеры и лодочники сдают свои услуги внаем для перевозки или людей или товаров (п. 2 ст. 2745 ГК Луизианы).

Таким образом, в данном случае имеет место возмездное оказание услуг по управлению и технической эксплуатации, которые будут регулироваться нормами гл. 39 ГК РФ. А значит, на договор димайз-чартер распространяются положения не только § 3 гл. 34 ГК РФ, но и гл. 39 ГК РФ. И кро-

¹ См.: *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2009. С. 204.

ме того, правила соответствующих транспортных кодексов (КВВТ РФ, КТМ РФ), а также подзаконные нормативные правовые акты.

В Кодексе торгового мореплавания Украины от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР (далее – КТМ Украины)¹ аренда морских судов осуществляется по договору чартера (фрахтования) судна на определенное время. Если в КТМ РФ в разных главах содержатся понятия и особенности таких договоров, как тайм-чартер и бербоут-чартер, то в КТМ Украины указанные виды содержатся в одной главе. Так, согласно ст. 203 КТМ Украины по договору чартера (фрахтования) судна на определенное время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время. Предоставленное фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снаряжено и не укомплектовано экипажем (бербоут-чартер). В КТМ Украины, так же как и в КТМ РФ, в случае фрахтования судна по тайм-чартер капитан и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям фрахтователя по эксплуатации судна, за исключением распоряжений относительно судовождения, внутреннего распорядка на судне и состава экипажа.

Таким образом, в КТМ Украины содержатся такие же виды и особенности договора фрахтования судна на время, как и в КТМ РФ, а именно тайм-чартер и бербоут-чартер. В КТМ Украины не выделяются различные подвида договора тайм-чартер в отличие от бербоут-чартер. Так, если в ст. 223 КТМ РФ предусмотрен выкуп судна по бербоут-чартер, то в КТМ Украины данному положению посвящена целая глава. Согласно ст. 215 КТМ Украины по договору лизинга судна его владелец (лизингодатель) обязуется передать фрахтователю (лизингополучателю) судно без экипажа для использования в целях торгового мореплавания на определенное время, по истечении которого к лизингополучателю переходит право собственности на судно.

¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Украины от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР. URL: <http://kodeksy.com.ua> (дата обращения: 25.12.2013).

Особое место среди договоров аренды транспортных средств с экипажем занимает договор тайм-чартер. Э.Л. Лимонов выделяет несколько разновидностей данного договора: *трип-чартер* (trip charter), *спейс-чартер* (space charter), *слот-чартер* (slot charter).

Договор трип-чартер, по которому фрахтователь оплачивает все портовые расходы (сборы, услуги, стивидорные операции, агентирование), а судовладелец – расходы по эксплуатации судна, включая содержание экипажа, топливо, ремонт и пр. Такая форма фрахтования используется, в частности, линейными компаниями, поэтому срок сделки устанавливается, как правило, не на календарной базе (количество месяцев, лет), а на оговоренное число круговых рейсов или даже на один рейс в одном направлении.

Другая разновидность тайм-чартера – аренда части грузовместимости судна (спейс-чартер) или части его контейнеровместимости (слот-чартер). В этом случае фрахтователь, помимо арендной платы, оплачивает только расходы по привлечению, погрузке и выгрузке груза и расходы по аренде и эксплуатации контейнерного парка, а все остальные расходы по эксплуатации судна оплачивает судовладелец и затем учитывает их в арендной ставке.

Слот-чартерные соглашения широко используются консорциумами для эксплуатации контейнеровозов вместимостью 3–6 тыс. teu's, а также океанскими линиями для аренды части вместимости фидерных контейнеровозов¹.

На наш взгляд, данная точка зрения является неверной, так как, во-первых, по договору тайм-чартер судовладелец обязуется предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа в пользование на определенный срок для перевозки грузов. Как уже отмечалось, фрахтователь по данному договору обладает и правом пользования, и правом владения судном. Соответственно ему предоставляется право коммерческой эксплуатации судна.

¹ См.: Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. СПб., 2006. С. 95.

С.В. Асеев определяет слот-чартер как аренду контейнерной ячейки (секции) на судне-контейнеровозе¹. Таким образом, предметом аренды по договору слот-чартер является определенная вместимость судна, т.е. у фрахтователя нет права коммерческой эксплуатации судна, например, выбор портов захода судна, в частности портов погрузки и выгрузки. Он арендует лишь часть судна и будет обладать только правом пользования транспортным средством. Во-вторых, в российском праве нет понятия «слот-чартер» и не содержатся нормы, которые регулировали бы условия договора слот-чартера. К данному договору неприменимы положения §3 гл. 34 ГК РФ, гл. X и XI КТМ РФ. Следовательно, можно предположить, что слот-чартер будет регулироваться общими положениями об аренде, которые содержатся в §1 гл. 34 ГК РФ. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что слот-чартер является самостоятельным договором аренды транспортного средства или фрахтования судов на время с определенным набором условий, которые устанавливаются такой формой, как стандартный слот-чартер "СЛОТХАЕ" (Standard Slot Charter Party «SLOTHIRE»).

С.В. Асеев определяет спейс-чартер как фрахтование части грузовой вместимости линейного судна на определенный период времени; рейсовый чартер на линейных условиях². На наш взгляд, спейс-чартер представляет собой разновидность договора слот-чартера. Он также относится к договору аренды транспортных средств, а именно аренды грузовой вместимости конвенционных судов. В отличие от слот-чартера договор спейс-чартер заключается, когда у судовладельца арендуется только часть судна, а остальная часть остается свободной, и он может разделить грузовые помещения судна (трюмы, твиндеки) между несколькими фрахтователями для того, чтобы все судно было заполнено. В этом случае каждый фрахтователь не имеет отдельного права контроля, а будет действовать совместно с другими фрахтователями или от имени всех, если на то будет ими уполномочен.

¹ См.: Асеев С.В. Правовые особенности аренды морских судов // Материалы научно-методической конференции ВГАВТ. Ч. 1. Н.Новгород, 2005. С. 195–196.

² См.: Там же.

С.В. Асеев определяет трип-чартер как тайм-чартер на один рейс¹. По нашему мнению, договор трип-чартера относится к рейсовому чартеру. Рейсовый чартер так и называется – «trip charter» или «voyage charter». Это договор морской перевозки, по которому фрахтователю предоставляется все судно или часть судовых помещений. Груз размещается (крепится, сепарируется) по усмотрению капитана, который за это отвечает, однако если таковое указано в чартере – в конкретно поименованных судовых помещениях, не смешиваясь с иными грузами².

В связи с этим можно сделать вывод о том, что мнение Э.Л. Лимонова неверно в силу того, что трип-чартер, слот-чартер и спейс-чартер являются разновидностью договора тайм-чартер. Слот-чартер и спейс-чартер относятся к самостоятельным договорам фрахтования судов на время. Они регулируются общими положениями об аренде, которые содержатся в § 1 гл. 34 ГК РФ. Их условия определяются проформой «SLOTHIRE». Трип-чартер относится к рейсовому чартеру.

В настоящее время известно более 400 проформ чартеров. Они разработаны Английской палатой судоходства, созданной в 1877 г., и Балтийским Международным морским Советом (БИМКО), основанной в 1905 г.³

Первая редакция проформы, регулирующей правоотношения в области чартерных договоров, была разработана Балтийским Международным морским Советом (в настоящее время – Морской совет) ещё в 1909 г. и пересматривалась в 1911, 1912, 1920, 1939, 1950, 1974 гг. Советом по документации Палаты судоходства Великобритании⁴, после чего действовала в постоянной редакции под названием «Балтайм».

Тайм-чартер заключается на основании стандартных проформ:

¹ См.: Асеев С.В. Указ. раб.

² См.: Большой юридический словарь / под ред. А.Я. Сухарева. 3 изд., доп. и перераб., М., 2007.

³ См.: Калтин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978. С. 24.

⁴ См.: Калтин А.Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 2. С. 11.

Uniform Time-Charter (Box Layout «BALTIME 1939») – стандартный тайм-чартер (боксовая форма 1974) «БАЛТАЙМ 1939»¹;

Time-Charter. Government Form – тайм-чартер. Правительственная форма²;

Uniform Time-Charter Party «SUPPLYTIME 89» – стандартный тайм-чартер для судов, обслуживающих морские буровые установки «САП-ПЛАЙТАЙМ 89»³;

Oil Tank Vessel Time-Charter Party – тайм-чартер для танкеров⁴;

Liner Time-Charter «LINERTIME» – линейный тайм-чартер «ЛАЙНЕР-ТАЙМ»⁵;

Reefer Uniform Charter Party «REEFERTIME» – универсальный рефрижераторный чартер «РИФТАЙМ»⁶;

Time-Charter Party for Container Vessels «BOXTIME» – универсальный тайм-чартер для контейнеровозов «БОКСТАЙМ»⁷;

Uniform Time-charter «GASTIME» – универсальный тайм-чартер «ГАЗТАЙМ»⁸;

Tanker Time-charter Party «INTERTANKTIME 80» – танкерный тайм-чартер «ИНТЕРТАНКТАЙМ 80»⁹;

Uniform Time-Charter Party for Vessels Carrying Chemicals in Bulk «BIMCHEMTIME» – стандартный тайм-чартер для судов, перевозящих химикаты наливом «БИМКЕМ-ТАЙМ»¹⁰;

Time-charter «NYPE 93» – тайм-чартер «НАЙП 93»¹¹.

Рассмотрим в качестве примера универсальный тайм-чартер (Боксовая форма 1974 г.) «Балтайм 1939». Так, судовладельцы сдают, а фрахтователи

¹ См.: Проформы чартеров и коносаментов. Т. 2, кн. 4. СПб., 1995. С. 495.

² См.: Там же.

³ См.: Там же.

⁴ См.: Там же.

⁵ См.: Там же.

⁶ См.: Там же.

⁷ См.: Там же.

⁸ См.: Там же.

⁹ См.: Там же.

¹⁰ См.: Там же.

¹¹ См.: Там же.

арендуют это судно на период календарных месяцев, считая с момента (который не должен приходиться на воскресенье или на установленный законом праздничный день), когда судно сдано в тайм-чартер и предоставлено в распоряжение фрахтователей в период между 9 ч. утра и 6 ч. вечера или между 9 ч. утра и 2 ч. дня в субботу, в порту у такого доступного причала, у которого оно может оставаться всегда на плаву и который будет указан фрахтователями. При этом судно должно быть во всех отношениях подготовленным к эксплуатации в обычных грузовых перевозках.

На внутреннем водном транспорте аренда судов осуществляется в соответствии с гражданским законодательством и установленными гл. X правилами КВВТ РФ (п.2 ст.60 КВВТ РФ). Кодекс также выделяет два вида договора аренды транспортных средств: с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и без предоставления таковых. Никаких подвидов и разновидностей договора аренды транспортных средств с экипажем в нем не предусмотрено. Таким образом, договор аренды речного транспорта можно условно классифицировать на договор аренды транспортных средств с экипажем и без него, т.е. по аналогии с ГК РФ.

Как уже отмечалось, ВК РФ не содержит норм, которые регулировали бы договор фрахтования воздушных судов на время. По мнению Г. Шапкиной, аренда воздушных судов осуществляется по договору фрахтования (воздушного чартера). К этим договорам применяются правила воздушных перевозок, установленные данным Кодексом¹.

Однако ВК РФ предусматривает некий договорный суррогат, смешивающий договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства и договор фрахтования (чартер)². Так, согласно ст.104 ВК РФ по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо

¹ См.: Шапкина Г. Указ. раб. С. 29.

² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. раб. С. 291.

часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Данная норма с точностью отражает ст. 787 ГК РФ, а именно по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Таким образом, законодатель не привносит ничего нового в ВК РФ, лишь дублируется норма, содержащаяся в ст. 787 ГК РФ. Статья 104 ВК РФ не предусматривает какое-либо иное, отличное от ст. 787 ГК РФ, регулирование отношений по договору фрахтования воздушных судов. Однако договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) следует отличать от договора аренды воздушного судна, в том числе с экипажем. Предметом договора аренды транспортных средств служит предоставление во временное владение и пользование транспортного средства, предметом договора фрахтования является доставка пассажиров, грузов, почты и багажа в пункт назначения¹.

По договору аренды воздушное судно поступает во владение и пользование арендатора, который чаще всего становится его эксплуатантом. По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) эксплуатант выступает фрахтовщиком. Фрахтователь же довольно часто не является ни пассажиром, ни грузоотправителем, ни грузополучателем². К тому же по договору аренды транспортных средств с экипажем арендодатель предоставляет арендатору услуги по управлению и технической эксплуатации, а по договору фрахтования такие услуги не предоставляются. Управление и техническую эксплуатацию осуществляет сам фрахтователь (перевозчик).

Н.Н. Остроумов считает, что квалификация договора фрахтования в качестве арендного типа в наибольшей степени отвечает, как его содержанию, экономическому смыслу, так и действительному положению, сложив-

¹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. раб. С. 291.

² См.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А.И. Травникова.

шемуся в области его правового регулирования. К отношениям, возникающим между фрахтовщиком и фрахтователем, могут быть применимы лишь положения ГК РФ об аренде транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и общие нормы о договоре аренды. Этими же нормами регулируется и договор, по которому авиатранспортное предприятие предоставляет арендатору воздушное судно и услуги экипажа не на один или несколько рейсов, а на время – определенное время. В морском праве данный договор называется «тайм-чартер»¹.

Аренда воздушных судов осуществляется и на международном уровне. В этом случае возникают арендные отношения, осложненные иностранным элементом, т.е. арендуются воздушные суда, зарегистрированные и сертифицированные в других государствах, о чем свидетельствует Чикагская конвенция 1944 г. и другие конвенции. Также в международном воздушном праве используются проформы. Авиакомпании разрабатывают и применяют следующие проформы для аренды воздушного судна: проформа чартера для перевозки пассажиров, проформа для груза, проформа чартера на время, проформа тайм-чартер. Список разновидностей данных проформ гораздо меньше, чем в морском праве.

Таким образом, ВК РФ не содержит понятия «фрахтование на время». Также в нем отсутствует классификация указанного договора и какие-либо особенности аренды воздушных судов, в отличие от КТМ РФ, в котором фрахтование на время подразделяется на тайм-чартер и бербоут-чартер. Аренда воздушного судна регулируется нормами § 3 гл. 34 ГК РФ и общими положениями об аренде, так как отсутствуют нормы, регулирующие данные правоотношения в ВК РФ. Исходя из этого, можно также условно классифицировать договор аренды транспортных средств по воздушному праву аналогично с ГК РФ, т.е. договор аренды транспортных средств по воздушному праву будет классифицироваться на договор аренды транспортных средств с

¹ См.: *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 21.

предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и без предоставления таких услуг, т.е. без экипажа.

В железнодорожном законодательстве нет норм, которые регулировали бы особенности договора аренды транспортных средств с экипажем. В нем только детализируются общие положения об аренде. Например, п. 2 ст. 4 Федерального закона от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» (с изм. от 10 января 2003 г.)¹ гласит, что продажа, обмен, сдача в аренду, предоставление безвозмездно во временное пользование, списание с баланса подвижного состава и контейнеров, находящихся в федеральной собственности, производимые без изменения права этой собственности, осуществляются применительно к специфике деятельности железнодорожного транспорта федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта или по его поручению железными дорогами в порядке, определяемом указанным федеральным органом.

Также существует «Положение о порядке сдачи в аренду железными дорогами грузовых вагонов»². Так, согласно п. 2 данного Положения сдача грузовых вагонов в аренду юридическим и физическим лицам осуществляется железными дорогами по согласованию с МПС России на основании договора аренды, заключаемого в соответствии с требованиями ГК РФ и других нормативных правовых актов РФ.

Таким образом, по железнодорожному законодательству невозможно провести классификацию договора аренды транспортных средств, что является существенным недостатком данных нормативных актов. Вопросы, которые выходят за пределы названных нормативных актов, регулируются общими положениями об аренде, а именно § 1 гл. 34 ГК РФ.

Подводя итог вышесказанному, можно предложить следующую классификацию: аренда транспортных средств с экипажем (услуги по управле-

¹ См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 35, ст. 3505; 2003. № 2, ст. 169.

² Документ официально не опубликован. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

нию и технической эксплуатации); аренда транспортных средств без экипажа (без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации).

Договор аренды транспортных средств с экипажем в зависимости от предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации подразделяется на: а) аренду транспортных средств с предоставлением услуг по управлению транспортным средством; б) аренду транспортных средств с предоставлением услуг по технической эксплуатации; в) аренду транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации;

В зависимости от вида транспорта: а) аренда морского судна (с экипажем и без экипажа); б) аренда речного судна (с экипажем и без экипажа); в) аренда воздушного судна (с экипажем и без экипажа); г) аренда железнодорожного транспорта (с экипажем и без экипажа); д) аренда автомобильного транспорта (с экипажем и без экипажа).

Аренда морского судна:

1) по международному праву: а) договор тайм-чартер (фрахтование на время); б) договор димайз-чартер; в) договор бербоут-чартер; г) договор кок-ню¹;

2) по национальному праву (по Кодексу торгового мореплавания РФ): а) договор тайм-чартер (фрахтование на время); б) договор бербоут-чартер;

3) в зависимости от проформ договор фрахтование на время: а) стандартный тайм-чартер (боксовая форма 1974) «БАЛТАЙМ 1939»; б) правительственная форма тайм-чартера; в) стандартный тайм-чартер для судов, обслуживающих морские буровые установки «САППЛАЙТАЙМ 89»; г) тайм-чартер для танкеров; д) линейный тайм-чартер «ЛАЙНЕРТАЙМ»; е) универсальный рефрижераторный чартер «РИФТАЙМ»; ж) универсальный тайм-чартер для контейнеровозов «БОКСТАЙМ»; з) универсальный тайм-чартер «ГАЗТАЙМ»; и) танкерный тайм-чартер «ИНТЕРТАНКТАЙМ 80»; к) стандартный тайм-чартер для судов, перевозящих химикаты наливом «БИМКЕМТАЙМ»; л) Time-charter «NYPE 93» — тайм-чартер «НАЙП 93».

¹ См.: *Вавилин Е.В.* Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 13.

§ 2. Субъекты, форма и существенные условия договора

Договор аренды транспортных средств с экипажем признается:

двусторонним (участниками выступают арендодатель и арендатор);

возмездным (арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации, а арендатор в свою очередь выплачивает за предоставленное транспортное средство и услуги арендную плату в установленном размере);

реальным (для заключения такого договора необходимо не только согласие сторон по всем существенным условиям, но и передача транспортного средства);

срочным (транспортное средство предоставляется арендатору на время, по истечению которого он обязан возвратить его арендодателю).

Необходимо отметить, что на практике чаще всего стоит исходить из того, что если в норме указывается, что одна сторона обязуется что-либо сделать, то данный договор является консенсуальным. Если в законе закреплено, что сторона договора осуществляет какие-либо действия, то договор признается реальным.

Большинство авторов также относят договор аренды транспортных средств с экипажем к реальному договору¹. Некоторые исследователи причисляют такой договор к консенсуальному, так как права и обязанности по договору аренды транспортных средств с экипажем возникают с момента достижения сторонами соглашения по его существенным условиям².

¹ См., например: *Курноскина О.Г.* Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М., 2005. С. 10; *Трофименко Т.И., Потлов Д.А.* О договоре аренды транспортного средства как об отдельном виде договора аренды // Современное состояние и перспективы нормотворческой и правоприменительной деятельности в Республике Калмыкия: материалы Республиканской научно-практической конференции, посвященной 60-летию Декларации прав и свобод человека и гражданина и 15-летию Конституции / редкол.: Э.И. Мантаева. Элиста, 2009. С. 131–135; *Байтурганова Д.В.* Договор аренды транспортных средств // Актуальные проблемы публичного, частного права и правоохранительной деятельности в России: материалы Всероссийской научно-практической конференции, 23–24 апреля 2008 г. / под ред. И.М. Филянина. Хабаровск, 2008. С. 68–70.

² См., например: *Гражданское право: учебник. Ч. II* / под ред. А.Г. Калпина. М., 2002.

Хотя в ст. 632 ГК РФ прямо указано, что арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации, судебная практика часто признает указанный договор консенсуальным¹.

На морском, внутреннем водном и воздушном транспорте данный договор является консенсуальным² (достаточно соглашения сторон по всем существенным условиям).

Следует отметить, что договор тайм-чартер также может быть признан судебной практикой реальным. Например, исследовав основание иска и исполнение арендатором обязательств по договору тайм-чартер, суд установил, что в эксплуатации у ООО «Экспресс» судно находилось с 18 марта 2004 г. по 7 июня 2004 г., до постановки судна на ремонт в порту Корсаков. Доводы заявителя о незаконном отказе во взыскании остальной части основного долга, мотивированные отсутствием дополнительного соглашения сторон о расторжении договора и действием этой сделки до 25 декабря 2004 г., исследованы в первой и апелляционной инстанциях арбитражного суда в полном объеме и обоснованно отклонены ввиду прекращения договора с 7 июня 2004 г., т.е. с момента постановки истцом судна на ремонт.

Отсутствие в обжалованных судебных актах ссылок на нормы материального права в данной части не служит основанием для их отмены, так как реальные сделки, к которым относится заключенный сторонами тайм-чартер, могут прекращаться невозможностью их исполнения (ст. 224, 416 ГК РФ).

При таких обстоятельствах кассационная жалоба удовлетворению не подлежит³.

¹ См., например: Постановление Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 24 февраля 2009 г. по делу № А29-9555/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: *Калтин А.Г.* Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 3.

³ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 20 октября 2008 г. № Ф03-4406/2008 по делу № А59-2329/07-С16. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Ни в ГК РФ, ни в каком другом нормативном правовом акте не зафиксирован определенный круг участников арендных отношений, которые будут выступать субъектами договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Таким образом, закон не ограничивает перечень лиц, которые могут вступать в арендные отношения. Следовательно, к рассматриваемым хозяйствующим субъектам можно отнести физических и юридических лиц, Российскую Федерацию, субъекты РФ и муниципальные образования.

Сторонами в договоре аренды транспортных средств с экипажем по общему правилу выступают арендодатель и арендатор. КТМ РФ выделяет в качестве сторон данного договора судовладельца и фрахтователя.

В ст. 2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта указано, что фрахтователь – физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов. Такая формулировка, как «стоимость пользования всей либо частью вместимости транспортных средств» является не совсем удачной. «Ни о каком пользовании, применительно к договору фрахтования не может идти речь. Такая вольная трактовка положений ГК РФ приводит к смешению таких договоров, как чартер и тайм-чартер»¹.

Некоторые авторы относят термин «фрахтовщик» к арендодателю², что, на наш взгляд, представляется неверным, так как данный термин относится к договору перевозки (ст. 787 ГК РФ)

Арендодателями (судовладельцами) могут быть собственники транспортных средств, а также лица, управомоченные законом или собственником

¹ См.: *Морозов С.Ю.* Комментарий к Федеральному закону «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (постатейный). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См., например: *Атаян С.* Указ. раб. С. 79–82.

сдавать транспортное средство в аренду (ст. 608 ГК РФ). К ним относятся физические и юридические лица, Российская Федерация, субъекты РФ, муниципальные образования.

И.В. Лукшин отмечает, что законодатель сознательно вводит понятие «собственник судна». Это связано с тем, что фрахтователь, приняв судно в свое пользование, становится сам судовладельцем, так как на него распространяются определенные права и обязанности, например, он является для третьих лиц судовладельцем на период пользования судном, которое взято им в тайм-чартер. Автор также отмечает, что слово «судовладелец», под которым понимается собственник судна, не отражает действительного правового понятия этого термина. Собственник судна является и судопользователем, и судовладельцем, и судораспорядителем и, передавая судно в эксплуатацию фрахтователю, он не перестает быть собственником судна, а фрахтователь, становясь судовладельцем, не может быть собственником данного транспортного средства¹.

В качестве арендодателя от юридического лица выступает орган юридического лица. Под органом юридического лица следует понимать лицо или совокупность лиц, уполномоченных в соответствии с законом, иными правовыми актами или учредительными документами осуществлять управление деятельностью юридического лица².

Российская Федерация, субъекты РФ, муниципальные образования выступают арендодателем транспортных средств, которые принадлежат им на праве собственности, но при условии, что данные транспортные средства не переданы учрежденными ими юридическим и лицам на праве хозяйственного ведения или оперативного управления либо юридическим или физическим лицам на ином вещном праве. Таким образом, данные публичные образования либо самостоятельно сдают транспортные средства в аренду через свои органы либо давая указания субъектам гражданского права.

¹ См.: Лукшин И.В. Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. 2006. № 3.

² См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / под ред. Т.Е. Абовой, М.М. Богуславского. М., 2006.

Арендатор – физическое или юридическое лицо, заключившее с собственником транспортного средства (или уполномоченным им лицом) договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и получившее во временное владение и пользование транспортное средство. К арендаторам также можно отнести физические или юридические лица, Российскую Федерацию, субъекты РФ, муниципальные образования.

Необходимо отметить, что отношения субъектов будут регулироваться различными нормами договора аренды в зависимости от их целевого использования. Например, если одно физическое лицо предоставляет во временное владение и пользование или пользование легковой автомобиль другому гражданину за определенную плату, то данные отношения будут регулироваться общими нормами об аренде, т.е. если стороны выступают физическими лицами, не обладающими статусом индивидуального предпринимателя и их целью не является получение прибыли, а арендуют они транспортное средство для потребительских нужд, то будут применяться нормы § 1 гл. 34 ГК РФ.

В случае, если организация, осуществляющая сдачу транспортного средства в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, предоставляет во временное владение и пользование лимузин физическим лицам для потребительских целей (например, для свадебного кортежа) за определенную плату, то такие отношения будут регулироваться положениями договора проката, т.е. нормами § 2 гл. 34 ГК РФ.

Если организация предоставляет во временное владение и пользование самолет за определенную плату индивидуальному предпринимателю и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации, то такие отношения будут регулироваться нормами договора аренды транспортных средств с экипажем.

Когда в качестве арендодателя и арендатора выступают юридические и (или) физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, и их целью является получение прибыли от коммерческой эксплуа-

тации транспортного средства, такие отношения будут регулироваться нормами § 3 гл. 34 ГК РФ.

Таким образом, аренда транспортных средств будет регулироваться различными положениями гражданского законодательства в зависимости от субъектного состава обязательственных отношений и соответственно их определенного субъектного состава:

1) когда арендуются транспортные средства с экипажем юридическими и (или) физическими лицами, обладающими статусом индивидуального предпринимателя, которые занимаются предпринимательской деятельностью с целью извлечения прибыли. Данные отношения будут регулироваться нормами § 3 гл. 34 ГК РФ и иными транспортными уставами и кодексами;

2) когда сдаются в аренду транспортные средства с целью бытового (некоммерческого) использования, отношения сторон будут регулироваться общими положениями об аренде (§ 1 гл. 34 ГК РФ), если нет прокатной организации, осуществляющей сдачу транспортного средства в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, в ином случае – положениями о договоре проката (§ 2 гл. 34 ГК РФ).

На практике существует ошибочное мнение по поводу применения норм материального права относительно договора аренды транспортных средств с экипажем. Например, если турист нанимает микроавтобус с экипажем для экскурсии, то данные отношения будут регулироваться нормами § 3 гл. 34 ГК РФ¹.

Данная позиция представляется неверной, так как в качестве арендатора выступает физическое лицо, не обладающее статусом индивидуального предпринимателя и целью является бытовое использование транспортного средства. Данные отношения будут регулироваться нормами § 2 гл. 34 ГК РФ.

В.С. Ем отмечает, что не случайны существенные различия в правовой регламентации договора аренды транспортных средств и договора проката

¹ См.: Чебунин А.В. Правовое регулирование дополнительных услуг туристам (страховые услуги, медицинские услуги, услуги гостиниц, аренда транспортных средств) // Правовые аспекты туристической деятельности: colloquium (Франция – Россия, г. Шамбери, 22-23 мая 2008 г.): материалы. Иркутск, 2009. С. 186.

(например, распределение обязанностей сторон по содержанию сданного в аренду имущества и устранению его недостатков). В настоящее время абсурдным видится предположение, что можно возложить обязанности по ремонту легкового автомобиля, взятого во временное пользование, на гражданина, арендовавшего данное транспортное средство. Поэтому во всех цивилизованных правовых порядках легковые автомобили принято сдавать в прокат, а не фрахтовать на время¹.

Рассмотрим пример из судебной практики. К. (арендодатель) и конкурсный управляющий (арендатор), заключили договор аренды транспортного средства с экипажем. Цель использования транспортного средства – поездки, связанные с проведением процедуры банкротства, – конкурсного производства в отношении индивидуального предпринимателя Ш.В.

Ш.В. обратился с иском к конкурсному управляющему о признании договора аренды транспортного средства с экипажем недействительным, применении последствий недействительности ничтожной сделки. В обоснование исковых требований указывалось, что данная возмездная сделка заключена с физическим лицом, не являющимся индивидуальным предпринимателем и не имеющим государственной регистрации. Следовательно, К. не имел права на оказание транспортных услуг по возмездному договору аренды, т.е. заниматься предпринимательской деятельностью.

Таким образом, К. не имел права оказывать транспортные услуги по аренде транспортного средства с экипажем (будучи сам экипажем). Решением районного суда Тамбовской области в удовлетворении исковых требований Ш.В. отказано.

По мнению апелляционной инстанции, отсутствие у арендодателя статуса индивидуального предпринимателя само по себе не служит основанием для признания сделки недействительной (ничтожной)². Такая позиция

¹ См.: *Ем В.С.* Указ. раб. С. 106.

² См.: Апелляционное определение Тамбовского областного суда от 5 июня 2013 г. по делу № 33-1610. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

судов представляется неверной. Во-первых, арендодатель является физическим лицом, который не обладает статусом индивидуального предпринимателя, следовательно, он не может осуществлять предпринимательскую деятельность.

Во-вторых, объект (транспортное средство) служит средством обеспечения предпринимательской деятельности. В данном примере оно используется для личных целей арендатора, т.е. для выполнения им своих служебных обязанностей, а не для получения прибыли.

В-третьих, предметом договора аренды транспортных средств выступает коммерческая эксплуатация транспортного средства и передача данного транспортного средства с этой целью в возмездное пользование и владение.

Таким образом, в рассмотренном примере правоприменительной практики отношения не могут регулироваться §3 гл. 34 ГК РФ, поэтому договор является недействительным, поскольку порочен субъектный состав данных арендных отношений, а именно арендатор не обладает статусом индивидуального предпринимателя, а значит, не может эксплуатировать транспортное средство с коммерческой целью.

Также необходимо отметить, что рассматриваемое дело не подведомственно суду общей юрисдикции (районному суду), так как согласно ст. 27 АПК РФ дела по экономическим спорам и другие дела, связанные с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности, подведомственны арбитражному суду.

Имеет место точка зрения, согласно которой если аренда транспортных средств осложнена тем, что арендодателем выступает организация или предприниматель, осуществляющие специализированную деятельность по сдаче имущества в прокат, то нормы § 3 гл. 34 ГК РФ и положения ГК РФ о прокате подлежат совместному применению в той части, в которой они не пересекаются. При противоречии указанных норм друг другу, думается, приоритетом обладают нормы о прокате, имеющие более специальный характер, поскольку договор проката выделен в качестве самостоятельного вида договора

аренды ввиду особого характера правовой связи сторон договора, а не из-за специфики объекта аренды¹.

Приведенная точка зрения представляется неверной, так как договор аренды транспортных средств, так же как и договор проката, представляет собой отдельный и самостоятельный вид договора.

Традиционно в цивилистике все договоры подразделяются на типы и виды. Согласно ГК РФ отдельные типы гражданско-правовых договоров выделены в отдельные главы: гл. 30 «Купля-продажа», гл. 31 «Мена», гл. 32 «Дарение», гл. 33 «Рента», гл. 34 «Аренда». Соответствующие типы договоров делятся на виды, исходя из следующих критериев: предмет (объект договора) (например, договор энергоснабжения), специфика основных прав и обязанностей сторон, ответственность сторон либо особой социальной значимости договора; специфики субъектного состава (например, поставки для государственных нужд).

Договор аренды транспортных средств с экипажем обладает всеми характерными чертами для отнесения его к отдельному виду:

- 1) особенность предмета договора;
- 2) особенность субъектного состава;
- 3) основные права и обязанности сторон (в ином договоре нет такой специфики).
- 4) ответственность сторон.

Существует другая проблема. Два физических лица, не обладающие статусом индивидуального предпринимателя, заключают договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (с экипажем). Как было установлено выше, такое регулирование подпадает под положение § 1 гл. 34 ГК РФ. Какими нормами необходимо в данном случае руководствоваться при регулировании отношений предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации? Как показывают иссле-

¹ См.: Микрюков В.А., Микрюкова Г.А. Проблемы договора аренды транспортных средств // Законодательство. 2010. № 10 . С. 49–54.

дования правоприменительной практики, на наш взгляд, данные отношения подпадают под гл. 39 ГК РФ, а именно возмездное оказание услуг.

Предмет договора. Единого мнения среди ученых-цивилистов по поводу того, что относится к предмету договора аренды транспортного средства с экипажем, не существует. Так, Е.В. Вавилин выделяет в качестве предмета данного договора транспортное средство, говоря о том, что положения ГК РФ не ограничивают предмет указанного договора какими-либо видами или типами транспортных средств, что означает, что они распространяются на любые транспортные средства, не изъятые из оборота¹.

Многие авторы к предмету данного договора относят два элемента: предоставление арендатору транспортного средства и оказание услуг по управлению транспортным средством и технической эксплуатации². Причем А.Г. Калпин отмечает, что предоставление понимается как передача арендатору на время правомочия пользования права коммерческой эксплуатации транспортного средства. Правомочие владения остается за арендодателем на время аренды, сохраняющим контроль над членами экипажа. Что же касается оказания услуг по управлению и технической эксплуатации, то это выходит за пределы аренды и сближает рассматриваемый договор с договорами об оказании услуг³.

Существует несколько иная точка зрения относительно предмета договора аренды транспортных средств с экипажем. Так, предмет включает три объекта: действия по передаче имущества, само передаваемое имущество, действия сторон по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации⁴.

Понятие «транспортное средство» встречается во многих положениях ГК РФ, например, п. 1 ст. 227, п. 2 ст. 257, ст. 426 и т.д., которые не относятся

¹ См.: Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 39.

² См.: Калпин А.Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 3; Риффель А.В., Риффель С.Л. К вопросу о понятии и видах договора аренды транспортных средств // Право: теория и практика. 2006. № 12. С. 9–18.

³ См.: Калпин А.Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 2.

⁴ См., например: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. раб. С. 504.

к договору аренды транспортных средств. Интерес представляет установление видов транспортных средств, которые можно отнести к предмету рассматриваемого договора.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изм. от 3 февраля 2014 г.)¹ под транспортными средствами понимаются воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами.

Иное определение содержится в других нормативных актах. Так, под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем².

Существует множество точек зрения относительно понятия «транспортное средство». Например, Е.В. Вавилин определяет его «как техническое устройство, способное к самостоятельному, без посторонней тяги, движению в пространстве (самоходное), с целью перевозки (перемещения) физических лиц и (или) материальных объектов»³.

С.Н. Мызров выделяет в качестве транспортных средств «объекты, передвигающиеся самостоятельно или с помощью внешнего движителя, функционально предназначенные и используемые для перемещения людей и (или) имущества в пространстве»⁴.

¹ См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7, ст. 837; 2014. № 6, ст. 566.

² См., например: Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. от 23 июля 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720; 2013. № 30, ч. 1, ст. 4084; Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2013. № 52, ч. 1, ст. 7002; Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (в ред. от 22 марта 2014 г.) // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531; 2014. № 14, ст. 1625.

³ Вавилин Е.В. Аренда транспортных средств: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Саратов, 1999. С. 8.

⁴ Мызров С.Н. Договор аренды / под ред. В.П. Воложанин. Ульяновск, 2001. С.99.

Ю. Кремер считает, что транспортное средство – это «сооружение, механизм, устройство, специально предназначенное для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировки иных объектов»¹.

Обратимся к судебной практике. Так, суд, исходя из системного толкования действующего законодательства о железнодорожном, речном (внутреннем водном), воздушном, автомобильном, морском транспорте, понятие «транспортное средство» относит к устройствам, предназначенным для перевозки по суше (под землей), по воде, по воздуху людей и грузов. При этом указанной нормой допускается аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (ст. 632 ГК РФ) и аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации (ст. 642 ГК РФ).

Таким образом, § 3 гл. 34 предусмотрена аренда транспортного средства с экипажем, предоставляемым арендодателем (ст. 632 ГК РФ). При этом, как следует из ст. 635 ГК РФ, обязанность по управлению транспортным средством и обеспечению его технической эксплуатации возложена на арендодателя. Исходя из изложенного, специальными нормами § 3 гл. 34 ГК РФ регулируется аренда только управляемых транспортных средств, для управления которыми необходим экипаж (либо арендодателя, либо арендатора)².

Существует несколько точек зрения, по поводу того, что является транспортным средством в договоре аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

В иностранной литературе под транспортным средством понимается устройство, предназначенное или используемое для перевозки (транспорти-

¹ Кремер Ю. Особенности объекта аренды транспортных средств // Хозяйство и право. 2010. № 1. С. 58–60.

² См.: Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 25 апреля 2013 г. по делу № А40-73233/12-77-726. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ровки) людей или грузов. В большинстве случаев это специально произведенные средства (например, велосипеды, автомобили, мотоциклы, поезда, корабли, лодки и самолеты)¹.

Традиционно выделяют несколько признаков транспортного средства, которые обозначены в договоре аренды транспортных средств с экипажем:

- 1) способность к перемещению в пространстве и предназначенность для перевозки грузов, пассажиров, багажа или буксировки объектов;
- 2) наличие свойств источника повышенной опасности;
- 3) использование данных средств регламентируется транспортными уставами и кодексами².

Невозможно не согласиться с данной точкой зрения. Во-первых, транспортные средства предназначены для перевозки грузов, пассажиров, багажа или буксировки объектов. Например, согласно ст. 198 КТМ РФ по договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. То есть главная цель аренды в данном случае будет состоять в перевозке грузов, пассажиров, багажа или буксировке грузов. Это и будет являться признаком указанного транспортного средства.

Рассмотрим пример на практике. Между ЗАО (арендодатель) и ООО (арендатор) заключен договор аренды транспортных средств с экипажем, на основании которого арендодатель предоставил в аренду арендатору кран для производства строительного-монтажных работ.

Оценив условия договора аренды, оснований квалифицировать отношения сторон по договору на аренду крана в качестве отношения аренды транспортного средства с экипажем и, как следствие, применять к ним нормы

¹ *Halsey, William D.* (Editorial Director): MacMillan Contemporary Dictionary, page 1106. MacMillan Publishing, 1979. URL://<http://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 25.12.2013).

² См., например: Гражданское право. Т. II, полутом 1 / под ред. Е.А. Суханова. М., 2004.

ст. 640 ГК РФ, как ошибочно указал суд первой инстанции в обжалуемом решении, суд апелляционной инстанции не усмотрел.

Согласно паспорту крана, приобщенному к материалам дела, судом апелляционной инстанции установлено, что он предназначен для производства монтажных и погрузочно-разгрузочных работ. Для перевозки (перемещения, передвижения) людей и грузов кран не предназначен. К его использованию не подлежат применению Правила дорожного движения, Правила государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники. Государственная регистрация крана как транспортного средства в органах ГИБДД не проводилась.

Перечисленные обстоятельства свидетельствуют о том, что кран не является транспортным средством в том смысле, который ему придается § 3 гл. 34 ГК РФ и Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», в силу чего данный договор не является договором аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации¹.

Таким образом, транспортное средство, не предназначенное для перевозки грузов и пассажиров, не будет выступать объектом договора аренды транспортных средств с экипажем, следовательно, не может регулироваться нормами §3 гл. 34 ГК РФ и иными нормативными актами, касающимися договора аренды транспортных средств с экипажем.

Второй признак – наличие свойств источника повышенной опасности. Согласно ст. 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности, и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если

¹ См.: Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 17 июня 2010 г. по делу № А75-7300/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пп. 2 и 3 ст. 1083 ГК РФ. Таким образом, транспортное средство относится к источнику повышенной опасности.

В ГК Украины в отличие от ГК РФ прямо закреплено, что предметом договора найма транспортного средства могут быть воздушные, морские, речные суда, а также наземные самоходные транспортные средства и т.п. (п. 1 ст. 798 ГК Украины). Так, гражданское законодательство Украины выделяет также в качестве одного из признаков предмета договора аренды транспортных средств с экипажем наличие свойств источника повышенной опасности. Под владельцем источника повышенной опасности понимается организация или гражданин, осуществляющие эксплуатацию источника повышенной опасности в силу принадлежащих ему права собственности, права оперативного управления либо другим основаниям (по договору аренды, по доверенности на управление транспортным средством и т.д.). Данное определение дается не в собирательном понятии, как это определяется ч.1 ст. 1187 ГК Украины, а конкретно к транспортным средствам. В качестве источника повышенной опасности транспортное средство выступает лишь во время его эксплуатации¹.

Пленум Верховного Суда Украины в п. 4 Постановления от 27 марта 1992 г. № 6 «О практике рассмотрения судами гражданских дел по искам о возмещении ущерба» приводит условия эксплуатации автомобиля, при которых создается повышенная опасность для окружающих. Говоря о том, что владельцами источника повышенной опасности выступают те граждане и организации, которые «осуществляют эксплуатацию» этого источника, следует иметь в виду, что для этого обязательно требуется возможность проявления его вредоносных свойств². Например, С. поставила свой автомобиль на тротуаре в

¹ См.: Гузь Л.Е. Дорожно-транспортные происшествия. Харьков, 2004. С. 14.

² См.: См.: Гузь Л.Е. Указ. раб. С. 14..

трех метрах от проезжей части дороги. Водитель Ф., управляя грузовым автомобилем и избегая столкновения с другим автомобилем, выехал на тротуар и наехал на автомобиль С., в результате чего был причинен ущерб. В возбуждении уголовного дела против Ф. было отказано в связи с отсутствием в его действиях состава преступления. Взыскивая с владельца грузового автомобиля в пользу С. сумму ущерба, суд исходил из того, что источником повышенной опасности, проявившем свои вредоносные свойства при эксплуатации, был лишь грузовой автомобиль, и поэтому материальная ответственность его владельца должна наступать по ч. 5 ст. 1187 ГК Украины. Автомобиль С. в это время не действовал как источник повышенной опасности, а поэтому она была признана только потерпевшей от этого наезда. Таким образом, ответственным за причинение вреда в данном случае может быть лицо, эксплуатирующее источник повышенной опасности. Им может быть собственник автомобиля, но только в том случае, если он осуществляет его эксплуатацию, т.е. использует свое право владения этим транспортным средством¹.

Третий признак – использование данных средств регламентируется транспортными уставами и кодексами.

Понятие «транспортное средство», как уже говорилось, закреплено в КТМ СССР, КТМ РФ, КВВТ, ВК РФ и т.д.

В ст. 9 КТМ СССР давалось широкое понятие судна. Под ним понималось самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или иного морского промысла, добычи полезных ископаемых, спасания судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и иных плавучих объектов, производства гидротехнических работ или подъема затонувшего в море имущества и для иных целей.

Необходимо отметить, что предметом договора аренды транспортных средств с экипажем являлось предоставление судна. Судовладелец не принимал на себя обязательство перевезти груз фрахтователя. Судно вообще не

¹ См.: Там же. С. 15.

обязательно должно осуществлять перевозку грузов – оно могло использоваться для иных целей, предусмотренных ст. 9 КТМ СССР 1968 г.

В ст. 7 КТМ РФ дано более упрощенное понятие «судно». Под ним понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. Цели торгового мореплавания определяются ст. 2 КТМ РФ, например, перевозки грузов, пассажиров и их багажа, рыболовство, разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки, поисковые, спасательные и буксирные операции и иные цели.

В зависимости от целей использования в КТМ РФ дана следующая классификация судов:

1) под судном рыболовного флота понимаются обслуживающие рыболовные комплексы суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения;

2) под маломерным судном понимается судно, длина которого не должна превышать 20 м и общее количество людей на котором не должно превышать 12 чел.;

3) под прогулочным судном понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать 18 чел., в том числе пассажиров не более 12 чел., которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах;

4) под спортивным парусным судном понимается судно, построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы силу ветра и эксплуатируемое в некоммерческих целях.

Возникает вопрос: все ли эти судна будут являться предметом договора аренды транспортных средств с экипажем, другими словами, договора тайм-чартер?

Традиционная точка зрения сводится к тому, что транспортное средство как предмет договора аренды транспортных средств с экипажем эксплуатируется только для перевозки грузов, багажа и пассажиров¹.

О.Г. Курноскина отмечает, что транспортное средство одного и того же вида может быть использовано в различных целях, которые не должны противоречить действующему законодательству. Например, морское судно может использоваться не только для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, но и для спасения судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и т.д. Кроме того, автор указывает, что согласно ст. 200 КТМ РФ в договоре фрахтования судна на время должна быть указана цель фрахтования, тем самым подчеркивая, что в аренду может сдаваться любое судно для любых целей².

Другие авторы³ также считают, что судно может фрахтоваться и для иных целей торгового мореплавания, например, для промысла водных биологических ресурсов, поисковых, спасательных и буксирных операций и т.п. Таким образом, термин «судно» не следует понимать только как водное транспортное средство, которое осуществляет перевозки⁴.

Однако необходимо различать аренду данных транспортных средств. Так, транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров, грузов и багажа, относятся к объекту договора аренды транспортных средств с экипажем и регулируются нормами §3 гл. 34 ГК РФ, гл. X КТМ РФ и гл. X КВВТ РФ.

Существуют объекты (транспортные средства), которые по своему назначению не предназначены для перевозки пассажиров, грузов и багажа

¹ См. например: *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Указ. раб. С. 291; *Кремер Ю.* Указ. раб. С. 58–60.

² См.: *Курноскина О.Г.* Указ. раб. С. 10.

³ См., например: *Атаян С.* Указ. раб. С. 79–82.

⁴ См.: *Милков А.В.* Соотношение понятий «договор аренды транспортного средства с экипажем (фрахтование на время)» и «договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)» // Актуальные проблемы международного публичного и частного права: сборник статей, тезисов и материалов международной научно-практической конференции, посвящается 5-летию кафедры международного и европейского права Пермского государственного университета (г. Пермь, Пермский университет, 21-22 апреля 2007 г.). Вып. 1 / отв. ред. Е.В. Мохова. Пермь, 2007. С. 206–210.

(например, плавкраны, брандхваты и т.п.), следовательно, «аренда данных объектов не является арендой транспортных средств и регулируется исключительно общими положениями ГК РФ об аренде»¹.

Безусловно, при заключении договора перевозки транспортное средство, как правило, используется для перевозки пассажиров, грузов, багажа (почты). При аренде транспортных средств транспортное средство может использоваться и для выполнения иных задач (спасательных, геологоразведочных, исследовательских и т.д.).

Анализ практики применения исследуемого договора показывает, что транспортное средство, как правило, может быть использовано для различных целей, не только для перевозки пассажиров, багажа, груза, но и для решения каких-либо специфических задач (например, достижение спортивного результата, когда арендуется многофункциональное транспортное средство (болид Формулы – 1), строительное транспортное средство и т.д.).

В ст. 3 КВВТ РФ содержится несколько определений судна. Они также различаются в зависимости от целей судоходства. Так, судно – это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.

КВВТ РФ также выделяет два вида судна. Это самоходное транспортное судно и судно смешанного плавания. Самоходное транспортное судно – самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовые отправления, буксировку судов и иных плавучих объектов. Судно смешанного плавания – судно, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям.

В ст. 32 ВК РФ воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимо-

¹ Кремер Ю. Указ. раб. С. 58–60.

действия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. ВК РФ также подразделяет воздушное судно на два вида: легкое воздушное судно (воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 кг, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 кг) и сверхлегкое воздушное судно (воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 кг без учета веса авиационных средств спасения).

В приложении 7 Чикагской конвенции 1944 г. также дается понятие «воздушное судно». Это любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью.

А.И. Травникова отмечает, что понятия «воздушное судно» и «летательный аппарат» пишутся через точку с запятой как синонимы для английского термина «aircraft». В данном случае «воздушное судно» используется в значении одного из вида летательных аппаратов, но существуют и другие виды летательных аппаратов¹.

Так, в приложении 7 предусмотрена классификация воздушных судов (летательных аппаратов), в которой выделены такие виды воздушных судов, как например самолет, амфибия, вертолет, гидросамолет и т.п.

В Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» (с изм. от 2 июля 2013 г.)² содержится несколько понятий «железнодорожный транспорт»:

1) железнодорожный транспорт общего пользования – производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество, и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом

¹ См.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под. ред. А.И. Травникова. С. 178.

² См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2, ст. 169; 2013. № 27, ст. 3477.

на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками;

2) железнодорожный транспорт необщего пользования – совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество, и предназначенный для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд;

3) технологический железнодорожный транспорт организаций, предназначенный для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Также в ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» закреплено, что к железнодорожному подвижному составу относятся локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

Возникает вопрос: распространяются ли на данные движимые вещи нормы § 3 гл. 34 ГК РФ?

Обратимся к судебной практике. Железнодорожные вагоны к транспортным средствам, управляемым экипажем, т.е. людьми, не относятся. Непосредственное управление собственно железнодорожными вагонами экипажем (людьми) без использования локомотива технически не предусмотрено. Понятие «экипаж» не корреспондируется с понятием «железнодорожный вагон». Исходя из этого, к аренде железнодорожных вагонов применяются нормы ГК РФ, регулирующие общие положения об аренде. Специ-

альные нормы об аренде транспортных средств, предусмотренные § 3 гл. 34 ГК РФ, к аренде железнодорожных вагонов не применимы¹.

В.В. Витрянский выделяет следующие признаки транспортного средства:

- 1) владение и пользование транспортным средством требует управления;
- 2) обеспечение его надлежащей технической эксплуатации².

Невозможно не согласиться с данными признаками транспортного средства, так как в ст. 632 ГК РФ прямо указано, что по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации. Так, арендодатель оказывает данные услуги через персонал, который находится с ним в трудовых отношениях. Такой персонал в гражданском законодательстве называется экипажем.

На практике постоянно ведутся споры по поводу того, относится ли самоходное (строительное) транспортное средство к предмету договора аренды транспортных средств с экипажем.

О.Г. Курноскина отмечает, что самодвижущиеся машины, имеющие производственное назначение, такие как экскаваторы, бульдозеры, тракторы и т.д., не являются компонентом данного договора, так как их функция перемещения в пространстве является технически необходимой, и, с точки зрения целевого использования транспортного средства, носит вспомогательный характер³.

На этот счет мнения судов расходятся.

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 25 апреля 2013 г. по делу № А40-73233/12-77-726.

² См.: *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Указ. раб. С. 505.

³ См., например: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: в 2 т.. Т. 1. Ч. 1, 2 ГК РФ / под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. М., 2010; *Курноскина О.Г.* Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М., 2005. С. 12.

Так, первая позиция суда состоит в том, что самоходное (строительное) транспортное средство входит в предмет договора аренды транспортных средств с экипажем. Например, между ООО (далее – предприятие) и ООО (далее – фирма) заключен договор, по условиям которого предприятие обязалось предоставить клиенту автомобильный кран за плату во временное пользование с оказанием услуг по управлению им и его технической эксплуатации.

Суд апелляционной инстанции, отменяя решение суда первой инстанции в части процентов, пришел к выводу о том, что по своей правовой природе заключенный сторонами договор является договором аренды транспортного средства с экипажем, взаимоотношения по которому регулируются положениями § 3 гл. 34 ГК РФ, поэтому правила о возобновлении договора на неопределенный срок в данном случае не подлежат применению.

Нарушений норм материального права и требований процессуального законодательства, влекущих безусловную отмену судебного акта, судами не допущено¹.

Другая позиция состоит в том, что предоставление в пользование самоходных машин (строительной техники) с экипажем относится к договору возмездного оказания услуг. Например, между обществами «Агрогаз» (заказчик) и фирмой «Десерт» (исполнитель) заключен договор оказания услуг строительной техникой, в соответствии с которым исполнитель обязался оказать услуги, предоставив в пользование строительные и грузоподъемные машины, другое оборудование для производства строительных и инженерных работ, испытания объектов газораспределительных систем, а заказчик обязался произвести расчет за оказанные услуги.

На основании ст. 779 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги.

¹ См.: Определение Высшего арбитражного суда РФ от 28 ноября 2008 г. № 15282/08 по делу № А56-38826/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Судом апелляционной инстанции установлено и материалами дела подтверждено, что акты выполненных работ подписаны с обеих сторон, в актах имеется штамп общества «Агрогаз».

При таких обстоятельствах судом апелляционной инстанции сделаны правильные выводы о том, что услуги в рамках договора обществом фирма «Десерт» оказаны, у общества «Агрогаз» возникло обязательство по их оплате, доказательств оплаты данных услуг не представлено. Расчет суммы неустойки за просрочку оплаты судом проверен и признан верным.

Таким образом, апелляционный суд обоснованно взыскал с общества «Агрогаз» задолженность в указанном размере и неустойку за просрочку исполнения обязательств¹.

Иная позиция суда состоит в том, что предоставление во временное пользование и владение самоходного (строительного) транспортного средства с экипажем позволяет квалифицировать данный договор как смешанный, содержащий элементы аренды транспортного средства с экипажем и возмездного оказания услуг или элементы договора возмездного оказания услуг и общие положения договора аренды (§ 1 гл. 34 ГК РФ).

Рассмотрим оба примера на практике. Пример 1. ИП (исполнитель) и ООО (заказчик) подписали договор возмездного оказания услуг механизмами, в соответствии с которым исполнитель обязуется предоставить заказчику экскаватор ЭО 3323 в эксплуатацию, т.е. оказывать своими силами управление, техническое обслуживание данного механизма, а заказчик обязуется оплачивать оказанные услуги.

Суд апелляционной инстанции на основании ст. 421 ГК РФ дал правильную квалификацию заключенному между сторонами договору как смешанному, содержащему элементы договора аренды транспортного средства с экипажем и договора оказания услуг².

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 11 мая 2010 г. № Ф09-3190/10-С3 по делу № А60-32949/2009-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 13 октября 2010 г. № Ф09-6616/10-С5 по делу № А60-54191/2009-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Пример 2. На основании заключенного между сторонами договора во временное пользование и владение ответчика был передан башенный кран КБ-403 с оказанием услуг по его управлению и технической эксплуатации, который был расторгнут 25 апреля 2009 г., однако за период с 1 января 2009 г. по 1 апреля 2009 г. арендные платежи арендатором не вносились, чем нарушены условия договора и требования действующего законодательства.

Принимая судебное постановление, арбитражный суд апелляционной инстанции исходил из того, что между сторонами заключен договор аренды транспортного средства. При этом, оценивая представленные сторонами доказательства, сделан вывод о доказанности ответчиком (арендатором) факта неиспользования крана в спорный период, следовательно, арендодатель не вправе был требовать внесения арендных платежей при простое крана на объекте арендатора в связи с приостановлением финансирования строительства заказчиком объекта.

Между тем выводы суда апелляционной инстанции нельзя признать правильными.

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (с изменениями)¹ к транспортному средству относится устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

В соответствии со Строительными нормами и правилами (СНиП) 3 08.01.85 «Механизация строительного производства. Рельсовые пути башенных кранов» и Едиными нормами и расценками на строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы (ЕНиР) Сборник Е35 «Монтаж и демонтаж строительных машин» башенные краны относятся к строительной технике (машинам).

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. от 22 марта 2014 г.) // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47, ст. 4531; 2014. № 14, ст. 1625.

Таким образом, отнесение судом апелляционной инстанции норм о договоре аренды транспортного средства к спорным отношениям следует признать ошибочным.

Стороны в соответствии с п. 3 ст.421 ГК РФ могут заключить договор, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (смешанный договор). К отношениям сторон по смешанному договору применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора.

Таким образом, учитывая, что по договору от 1 августа 2008 г. № 02-07/08 ООО «Высота» предоставило во временное пользование за плату башенный кран КБ-403 с оказанием услуг по его управлению и технической эксплуатации (обслуживанию), указанный договор признается смешанным, содержащим в себе элементы общих положений договора аренды и возмездного оказания услуг¹.

Е.В. Вавилин также выделяет несколько признаков транспортного средства, как предмета договора аренды транспортных средств с экипажем:

- а) обладает (как и иные вещи, которые потенциально могут стать предметом аренды) индивидуально-определенными признаками;
- б) относится к источникам повышенной опасности;
- в) это сложное техническое устройство, требующее в эксплуатации специальных знаний и навыков, т.е. соответствующей подготовки;
- г) как правило, это относительно дорогостоящее имущество;
- д) некоторые из видов транспортных средств отнесены гражданским законодательством к объектам недвижимости (согласно абз. 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 22 октября 2009 г. по делу № А12-4787/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего водного плавания и космические объекты)¹.

Ко всем перечисленным признакам транспортного средства как предмета договора аренды транспортных средств хотелось бы добавить еще один признак: транспортное средство относится к непотребляемым вещам, т.е. в процессе его неоднократного использования оно сохраняет свой первоначальный вид в течение значительного периода времени.

Необходимо отметить, что наличие регистрации объекта аренды в органах Ростехнадзора служит основанием для отнесения его к транспортным средствам. Рассмотрим следующий пример. Установив на основании представленных в материалы дела паспорта самоходной машины ВВ 050515 и справки инспекции Ростехнадзора, что транспортное средство – трактор Т-170 (бульдозер) – принадлежит ЗАО, которое на основании заключенного с предпринимателем В.Н. Макаровым договора найма техники предоставило ему транспортное средство с экипажем – водителем Д.Ю. Тишковым на условиях оплаты работы бульдозера, суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу, что в данном случае правоотношения сторон по названному договору найма регулируются разд. 1 § 3 гл. 34 ГК РФ.

Доводы о том, что бульдозер Т-170 не является транспортным средством и был передан в аренду Н.В. Макарову без экипажа, не могут быть приняты во внимание, поскольку данный бульдозер зарегистрирован в инспекции Ростехнадзора как самоходная машина. Судом первой инстанции установлено, что бульдозер Т-170 использовался В.Н. Макаровым под управлением водителя Д.Ю. Тишкова.

Учитывая, что нарушений норм процессуального права, в том числе служащих безусловным основанием для отмены судебного акта, а также норм материального права, судом кассационной инстанции не установлено,

¹ См.: *Вавилин Е.В.* Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 41.

основания для отмены обжалуемого решения и удовлетворения жалобы отсутствуют¹.

Еще одним из признаков предмета договора аренды транспортных средств является индивидуализация транспортного средства. Так, в договоре аренды должны быть указаны данные, позволяющие определенно установить имущество, подлежащее передаче арендатору в качестве объекта аренды (п. 3 ст. 607 ГК РФ). В договоре тайм-чартер должны быть указаны название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузместимость, скорость и др.) (ст. 200 КТМ РФ).

При отсутствии этих данных в договоре условие об объекте, подлежащем передаче в аренду, считается не согласованным сторонами, а соответствующий договор не признается заключенным.

Рассмотрим пример. Между истцом и ответчиком был подписан договор аренды транспортного средства с экипажем. Отказывая в удовлетворении исковых требований, судебные инстанции мотивировали это тем, что в договоре не указаны индивидуализирующие признаки транспортного средства, передаваемого в аренду по договору, а именно: вид, марка, год выпуска, номер двигателя, государственный номер и иные характеристики, что позволяет сделать вывод о его незаключенности. Суд сделал верный вывод о незаключенности договора аренды от 5 апреля 2001 г.²

Таким образом, для индивидуализации транспортного средства в договоре аренды необходимо указать его вид, марку, год выпуска, номер двигателя, государственный номер и иные характеристики.

В свою очередь для индивидуализации предмета в договоре тайм-чартер должны быть отражены технические и эксплуатационные данные судна в соответствии с классификационными документами Морского реги-

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 28 июля 2008 г. по делу № А66-1490/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10 февраля 2003 г. № А33-10905/02-С2-Ф02-50/03-С2. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

стра судоходства РФ и главные размеры судна, которые установлены по мерительному свидетельству, выданному Российским морским регистром судоходства. Рассмотрим пример.

Статья 200 КТМ РФ предусматривает, что в тайм-чартере должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные, район плавания, цель фрахтования, время и место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера.

Учитывая изложенное и исходя из установленных обстоятельств дела, суды первой и апелляционной инстанций пришли к правильному выводу, что в договоре тайм-чартер должны быть отражены технические и эксплуатационные данные судна в соответствии с классификационными документами Морского регистра судоходства Российской Федерации и главные размеры судна, установленные по мерительному свидетельству, выданному Российским морским регистром судоходства. При отсутствии таких данных в договоре условие об объекте, подлежащем передаче в аренду, считается не согласованным сторонами, а соответствующий договор признается незаключенным (ст. 607 ГК РФ)¹.

Подводя итог всему вышесказанному, необходимо отметить, что транспортное средство как предмет договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации должно соответствовать следующим признакам:

- 1) способность к перемещению в пространстве и предназначенность для перевозки грузов, пассажиров, багажа, буксировки объектов и т.д.;
- 2) наличие свойств источника повышенной опасности;
- 3) использование данных средств регламентируется транспортными уставами и кодексами;
- 4) владение и пользование транспортным средством требует управления;
- 5) обеспечение его надлежащей технической эксплуатации;

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 21 июня 2007 г., 14 июня 2007 г. № Ф03-А37/07-2/2055 по делу № А37-2671/06-14. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6) транспортные средства обладают (как и иные вещи, которые потенциально могут стать предметом аренды) индивидуально-определенными признаками;

7) это сложные технические устройства, требующие в эксплуатации специальных знаний и навыков, т.е. соответствующей подготовки;

8) как правило, это относительно дорогостоящее имущество;

9) некоторые из видов транспортных средств причислены гражданским законодательством к объектам недвижимости;

10) транспортные средства относятся к непотребляемым вещам.

Такие транспортные средства, как катера, лодки, вагоны, «средства гужевого транспорта, которые предполагают использование в качестве двигателя живой силы¹» и т.д., не подпадают под нормы § 3 гл. 34 ГК РФ, а будут регулироваться нормами о договоре проката или общими нормами о договоре аренды. Аренда трубопроводного транспорта относится к аренде недвижимого имущества, связанного с земельным участком.

Следует отметить, что в каждом конкретном случае необходимо установить целевое назначение транспортного средства. Например, «при сдаче помещений судна под склад, отель или ресторан отнюдь не имеется в виду эксплуатировать судно как плавучее сооружение»².

Цель аренды транспортных средств – перевозка пассажиров, грузов и т.п. Следовательно, «судно должно быть мореходным»³. Таким образом, транспортное средство будет служить предметом договора аренды транспортных средств с экипажем не только, которое регулируется законодательством, но и которое используется по целевому назначению. Однако последнее слово в определении предмета данного договора остается за судебными органами и может быть сформировано только судебной практикой.

¹ См.: *Ем В.С.* Указ. раб. С. 106.

² *Калтин А.Г.* Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). С. 147.

³ *Егоров К.Ф.* Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Л., 1968. С. 10.

Форма договора. Согласно ст. 633 ГК РФ договор аренды транспортного средства с экипажем должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. Необходимо отметить, что данный договор должен быть заключен независимо от состава участников, т.е. будь то физические или юридические лица.

В соответствии с п. 2 ст. 434 ГК РФ договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору. Письменная форма договора считается соблюденной, если письменное предложение заключить договор принято в порядке, предусмотренном п. 3 ст. 438 ГК РФ, т.е. путем совершения фактических действий по выполнению предложенных оферентом условий договора.

Такие виды транспортных средств, как морские суда, суда внутреннего плавания, а также воздушные суда относятся к недвижимому имуществу и подлежат государственной регистрации (ст. 130 ГК РФ). В ст. 33 КТМ РФ и ст. 16 КВВТ РФ, ст. 33 ВК РФ содержатся нормы о регистрации судов и прав на них. Так, морские суда подлежат государственной регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации:

- 1) Государственном судовом реестре;
- 2) реестре маломерных судов;
- 3) бербоут-чартерном реестре;
- 4) Российском международном реестре судов;
- 5) реестре строящихся судов.

Отмечается, что в бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Речные суда подлежат государственной регистрации в одном из указанных в настоящем пункте реестров судов Российской Федерации:

- 1) Государственном судовом реестре;
- 2) реестре маломерных судов;
- 3) реестре арендованных иностранных судов;
- 4) Российском международном реестре судов;
- 5) реестре строящихся судов.

Воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации в следующем порядке: гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, – в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в Государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации и т.п.

Хотя на данные суда и распространяются правила о государственной регистрации, но при заключении договора аренды транспортных средств не применяются требования п. 2 ст. 609 ГК РФ о государственной регистрации договоров аренды недвижимого имущества. Такие требования не установлены и в транспортном законодательстве, т.е. в КТМ РФ, КВВТ РФ и ВК РФ.

Рассмотрим данные аспекты на примере судебной практики. Так, суд считает, что в соответствии со ст. 633 ГК РФ договор аренды транспортного средства с экипажем должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. Статья 201 КТМ РФ, предусматривающая письменную форму договора тайм-чартера, также не устанавливает требование о его государственной регистрации.

В силу ст. 33 КТМ РФ в Государственном судовом реестре или судовой книге подлежат регистрации право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление и др.). Из указанных норм следует, что отсутствие в Государственном судовом реестре или судовой книге регистрации договора

тайм-чартера и дополнительных соглашений к нему не влечет признание их незаключенными или недействительными. Ввиду того, что обжалуемые решение и постановление приняты в соответствии с нормами материального и процессуального права, оснований для их отмены не имеется¹.

Важно отметить, что, хотя в Законе и сказано о том, что договор аренды транспортных средств с экипажем должен быть заключен в письменной форме, однако ничего не говорится относительно необходимости составления договора в виде единого документа. Следовательно, существенные условия могут быть согласованы и в других документах и данное обстоятельство не может повлечь признание договора незаключенным.

Рассмотрим пример. Как установлено судами и следует из материалов дела, между предприятием (арендатор) и ООО (арендодатель) заключен договор предоставления транспортного средства, в соответствии с которым арендодатель предоставляет за плату во временное владение и пользование арендатора транспортные средства с экипажами с предоставлением услуг по управлению транспортными средствами и по их техническому содержанию (обслуживанию) и эксплуатации. Транспортное обслуживание осуществляется на основании данного договора и предварительно согласованной сторонами заявки, подаваемой арендатором арендодателю в письменной форме или по факсу на каждую отдельную перевозку.

В силу пп. 1.1, 1.2 указанного договора в заявках определяются маршрут перевозки, продолжительность рейса и объект аренды (автомобиль или автомобили).

Сторонами были согласованы договоры-заявки от 2 ноября 2006 г. № 01, от 30 ноября 2006 г. № 04, 05, от 6 декабря 2006 г. № 08, 09, в которых указаны, в частности, марка, государственный номер выделенного транспортного средства, тип, параметры и государственный номер прицепа, фамилия, имя, отчество водителей и их паспортные данные.

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 5 сентября 2008 г. по делу № А42-975/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В договоре аренды должны быть указаны данные, позволяющие определенно установить имущество, подлежащее передаче арендатору в качестве объекта аренды. При отсутствии этих данных в договоре условие об объекте, подлежащем передаче в аренду, считается не согласованным сторонами, а соответствующий договор не считается заключенным (п. 3 ст. 607 ГК РФ).

Оценив по правилам, предусмотренным ст. 71 АПК РФ, ст. 431 ГК РФ, условия договора № 01/П-ТУ, согласованные сторонами договоры-заявки, подписанные сторонами акты, суды пришли к выводу о доказанности факта исполнения обязательств в рамках спорного договора, предмет которого согласован в заявках.

Нарушений или неправильного применения судами при разрешении спора норм материального и процессуального права, служащих основанием для отмены судебных актов (ст. 288 АПК РФ), судом кассационной инстанции не установлено¹.

Таким образом, предмет договора аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации может быть согласован и в заявках арендатора, если это предусмотрено договором.

Существует иная ситуация. Например, как видно из материалов дела и установлено судом первой и апелляционной инстанций, истцом и ответчиком был подписан договор аренды транспортного средства с экипажем. Отказывая в удовлетворении исковых требований, судебные инстанции мотивировали это тем, что в договоре не указаны индивидуализирующие признаки транспортного средства, передаваемого в аренду по договору, а именно: вид, марка, год выпуска, номер двигателя, государственный номер и иные характеристики транспортного средства, что позволяет сделать вывод о его незаключенности.

Арбитражный суд сделал верный вывод о незаключенности договора аренды с экипажем. Довод заявителя кассационной жалобы о том, что конкретные сведения об объекте аренды содержатся в счетах-фактурах, нарядах,

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 20 января 2011 г. № Ф09-11274/10-С5 по делу № А60-2955/2010-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

путевых листах, не соответствует материалам дела. Апелляционной инстанцией при рассмотрении дела установлено, что в представленных в материалы дела счетах-фактурах, путевых листах, нарядах отсутствует ссылка на договор. Счета-фактуры, путевые листы, наряды правомерно признаны судом апелляционной инстанции ненадлежащим доказательством согласования сторонами объекта аренды¹.

Следовательно, предмет не признается согласованным в путевых листах, счетах-фактурах, нарядах, если в них отсутствует ссылка на основной договор.

Что же касается договора тайм-чартер в данном случае, то существенные условия договора могут содержаться в документах на судно, которые должны передаваться вместе с объектом аренды. Так, давая оценку условиям договора фрахтования судна, суд на основании п. 1 ст. 432 ГК РФ признал его незаключенным, поскольку в нарушение ст. 200 КТМ РФ в договоре не указаны существенные условия тайм-чартера: о грузоподъемности, грузоместимости, скорости передаваемого судна, а также условие о районе плавания судна.

Вместе с тем данный вывод суда недостаточно обоснован и противоречит материалам дела и ст. 200 КТМ. Так, в соответствии с пп. 1.2, 5.11 договора судовладелец обязан передать судно, снабженное документами, удостоверяющими право собственности на него, право плавания судна под флагом Российской Федерации, право судна на вид деятельности, в тайм-чартер согласно требованиям Регистра РФ.

Указанные документы содержат в том числе технические и эксплуатационные характеристики судна.

Поскольку вывод суда о незаключении сторонами договора фрахтования судна противоречит условиям договора тайм-чартера и ст. 200 КТМ РФ, а обстоятельства, указанные ответчиком в качестве основания его до-

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10 февраля 2003 г. № А33-10905/02-С2-Ф02-50/03-С2. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

срочного расторжения, судом не исследовались и не оценивались, то соответственно отказ суда в удовлетворении как основного, так и встречного исковых требований недостаточно обоснован, в связи с чем судебные акты подлежат отмене¹.

Как правило, договор фрахтования на время заключается с использованием проформ чартеров, о которых уже говорилось. Самая распространенная среди стандартных проформ – это универсальная проформа фрахтования судна на время с экипажем «Балтайм», разработанная БИМКО в 1939 г.

Несоблюдение требований письменного оформления договора аренды транспортного средства не влечет его недействительность. В случае спора стороны лишаются права в подтверждение договора и его условий ссылаться на свидетельские показания, но вправе приводить письменные и другие доказательства (п.2 ст.609 ГК РФ)².

Срок договора. Договор аренды заключается на срок, определенный договором (ст. 610 ГК РФ).

Согласно ст. 632 ГК РФ правила о возобновлении договора аренды на неопределенный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок к договору аренды транспортного средства с экипажем не применяются. То есть по истечению срока аренды стороны должны вновь заключить договор аренды транспортных средств с экипажем.

Рассмотрим пример на практике. Между сторонами 25 сентября 2006 г. заключен договора аренды трактора Т-330 с экипажем, согласно условиям которого и на основании акта приемки-передачи от 25 сентября 2006 г. истец (арендодатель) передал, а ответчик (арендатор) принял во временное владение и пользование трактор. Управление транспортным средством осуществ-

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 16 января 2008 г. № Ф03-А51/07-1/6111 по делу № А51-2233/06-12-52. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: *Калтин А.Г.* Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 3.

ляется специалистами арендодателя. Срок действия договора – с 25 сентября 2006 г. по 31 декабря 2006 г. 2 октября 2006 г. сторонами заключен договор аналогичного содержания в отношении трактора. Срок договора сторонами не определен.

Договор аренды трактора от 25 сентября 2006 г. заключен на срок до 31 декабря 2006 г., истцом не предоставлено доказательств продления срока его действия.

В силу ст. 632 ГК РФ действие договора аренды трактора от 25 сентября 2006 г. закончилось 31 декабря 2006 г. Прекративший свое действие договор не может быть расторгнут судом. Из этого следует, что удовлетворение требования о расторжении договора аренды трактора от 25 сентября 2006 г. также невозможно. Кроме того, истец просил обязать ответчика возвратить трактор. Истцом не представлены суду доказательств, что после прекращения арендных отношений ответчик продолжает владеть спорным трактором, тем более, что управление транспортным средством осуществлялось специалистами арендодателя (истца). Таким образом, в иске было отказано¹.

Законом могут устанавливаться максимальные (предельные) сроки договора для отдельных видов аренды, а также для аренды отдельных видов имущества. В случаях, если срок аренды в договоре не определен и ни одна из сторон не отказалась от договора до истечения предельного срока, установленного законом, договор по истечении предельного срока прекращается.

Договор аренды, заключенный на срок, превышающий установленный законом предельный срок, считается заключенным на срок, равный предельному (ст. 610 ГК РФ). Однако срок обязательно должен быть указан в тайм-чартер – договоре фрахтования судна на время (ст. 200 КТМ РФ)

¹ См.: Решение арбитражного суда Свердловской области от 28 апреля 2008 г. по делу № А60-3302/2008-СЗ. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

§ 3. Права, обязанности и ответственность арендодателя.

Услуги по управлению и технической эксплуатации

По договору аренды транспортных средств с экипажем, в отличие от общих норм об аренде, осуществление основных обязанностей возложено на арендодателя, а не арендатора. Причем данные нормы являются императивными, и стороны не могут заключить договор на иных условиях.

Одна из основных обязанностей арендодателя состоит в предоставлении услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Причем данные услуги должны обеспечивать его нормальную и безопасную эксплуатацию в соответствии с целями аренды, указанными в договоре (ст. 635 ГК РФ).

Оказание услуги по управлению транспортным средством подразумевает совершение арендодателем действий по ориентированию и направлению перемещающегося транспортного средства в пространстве – вождение, пилотирование, маневрирование и т.п., а также необходимые сопутствующие действия (например, услуги связи, навигационные услуги и т.п.). Конкретный комплекс услуг по управлению и технической эксплуатации зависит от вида транспортного средства, его технических характеристик, целей использования¹.

Данные услуги осуществляются экипажем. Члены экипажа являются работниками арендодателя (судовладельца) и подчиняются распоряжениям арендодателя (судовладельца), относящимся к управлению и технической эксплуатации, и распоряжениям арендатора (фрахтователя), касающимся коммерческой эксплуатации транспортного средства (ст. 635 ГК РФ, 206 КТМ РФ).

В соответствии с подп. «б» п. 4 ст. 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.² каждое судно должно возглав-

¹ См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / под ред. П.В. Крашенинникова. М., 2011. С. 294.

² См.: Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (г. Монтего-Бее, 10 декабря 1982 г.) (в ред. от 23 июля 1994 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1982. № 48, ст. 5493; 1997. № 51, ст. 5720.

ляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности должен соответствовать типу, размерам, механизмам и оборудованию судна.

В морском и водном праве в состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда (п. 1 ст. 52 КТМ РФ, п. 1 ст. 26 КВВТ РФ).

К командному составу судна, кроме капитана, относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Также к командному составу судна могут быть отнесены и другие специалисты. Согласно п. 2 ст. 26 КВВТ РФ к командному составу также относятся командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда, их помощники.

Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна (ст. 52 КТМ РФ). Согласно п. 3 ст. 26 КВВТ РФ судовая команда состоит из работающих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна и обслуживающим пассажиров судна работникам.

К членам экипажа предъявляются соответствующие требования. Так, к занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти (п. 1 ст. 54 КТМ РФ, п. 1 ст. 27 КВВТ РФ).

Данные документы выдаются капитанами морских портов при соответствии членов экипажей судов требованиям к стажу работы на судне, возрасту, состоянию здоровья, профессиональной подготовке и по результатам проверки знаний квалификационными комиссиями (п. 2 ст. 54 КТМ РФ).

Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников) (п. 1 ст. 56 ВК РФ).

На лиц, которые управляют воздушными судами, распространяются требования, предусмотренные гл. VII «Авиационный персонал» и VIII «Экипаж воздушного судна» ВК РФ. Согласно ст. 52 ВК РФ к авиационному персоналу относятся лица, имеющие профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения, и включенные в перечни специалистов авиационного персонала.

Федеральные авиационные правила¹ свидетельствует, что воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов выполняются перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии. Также в Приказе Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11² установлено, что авиационный персонал заявителя (эксплуатанта) имеет соответствующую квалификационным требованиям специальную подготовку и квалификацию, подтвержденную действующими свидетельствами (сертификатами) и другими документами с необходимыми квалификационными отметками и допусками, выдаваемыми в установленном порядке. Эксплуатант обеспечивает непрерывное повышение квалификации, профессиональную подготовку авиационного персонала.

Если посмотреть данные требования в зарубежном законодательстве, то можно увидеть, что в Законе Азербайджанской Республики от 30 августа 2005 г. № 284 «Об авиации»³ говорится, что владелец или эксплуатант воз-

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 23 июня 2007 г. № 397 «О совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок» (в ред. от 5 мая 2012 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 27, ст. 3284; 2012. № 20, ст. 2555.

² См.: Приказ Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации» (в ред. от 16 марта 2012 г.) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 22; 2012. № 22.

³ См.: Закон Азербайджанской Республики от 30 августа 2005 г. № 284 «Об авиации» // Собр. законодательства Азербайджанской республики. 2005. № 8, ст. 689.

душного судна должен укомплектовать воздушное судно квалифицированным авиационным персоналом. Лицо, не владеющее свидетельством, удостоверением (сертификатом), выданным соответствующим органом исполнительной власти, или аналогичным документом, выданным в другом государстве и признанным действительным со стороны соответствующего органа исполнительной власти, не может действовать в качестве пилота, летного инженера или штурмана на борту воздушного судна.

Необходимо отметить, что услуги по управлению и технической эксплуатации должны осуществляться подготовленными специалистами в данной области. Рассмотрим пример на практике. ООО обратилось в суд с иском к ОАО о взыскании убытков, связанных с приобретением нового двигателя и его заменой, а также убытков, связанных с арендой автомобиля с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

После проведения четвертого планового технического осмотра в период гарантийного срока истец обратился с заявкой к ответчику с претензиями к качеству работы автомобиля, а именно повышенным расходом моторного масла. После осмотра автомобиля ответчик сообщил истцу об отсутствии оснований для устранения неисправностей в рамках гарантийных обязательств, так как имеющиеся недостатки в двигателе произошли по вине истца из-за недостаточного уровня масла в двигателе и масляного голодания. Согласно заключению комиссионной экспертизы, назначенной в рамках дела, эксплуатация автомобиля невозможна, причиной выхода из строя двигателя явился повышенный расход моторного масла, возникновение неисправности носит производственный характер (до ремонта – завод изготовитель, после ремонта – обслуживающая организация).

В подтверждение обоснованности заявленной к взысканию суммы убытков, связанных с арендой автомобиля с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, истцом в материалы дела представлены договор аренды транспортного средства с экипажем. При этом истец указывал, что он вынужден был заключить указанный договор в связи с

невозможностью эксплуатировать спорный автомобиль. Поскольку материалами дела вина ответчика в поломке двигателя автомобиля подтверждена, а спорный автомобиль был необходим истцу для производственных целей, суд первой инстанции пришел к выводу о взыскании с ответчика заявленных убытков по аренде автомобиля¹.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что в каждой транспортной отрасли имеются свои требования к экипажу транспортного средства, однако необходимо установить общие требования, которые подтверждались бы выдачей свидетельства (лицензии), сертификата или других документов, которые свидетельствовали бы о высокой квалификации и специальной подготовке экипажа, что способствовало бы устранению большинства судебных споров и предоставлению услуг специалистов более высокого уровня по управлению и технической эксплуатации транспортных средств в договоре аренды транспортных средств с экипажем.

Как уже отмечалось, капитан судна находится в двойном подчинении, а именно: в навигационно-техническом отношении он подчиняется распоряжениям судовладельца относительно управления, внутреннего распорядка на судне и т.п. Также на капитана распространяется распоряжения фрахтователя относительно коммерческой эксплуатации судна. Стоит отметить, что при выполнении распоряжения фрахтователя, капитан судна может вступать в отношения с третьими лицами, например, при подписании коносамента (ст. 142 КТМ РФ) и т.п. В связи с этим возникает вопрос: от чьего имени заключается договор перевозки, если он заключен на основании подписанного коносамента?

Обратимся к судебной практике. Так, в отличие от чартера коносамент и иные перевозочные документы в большинстве случаев подписываются не самим перевозчиком, а капитаном судна. Поэтому при их подписании по-

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Центрального округа от 20 марта 2012 г. по делу № А08-9848/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

следний действует от имени фрахтователя по тайм-чартеру, т.е. перевозчика по договору морской перевозки груза.

Таким образом, хотя капитан судна подчиняется в навигационно-техническом отношении первоначальному судовладельцу, подписание коносамента или морской накладной влечет за собой ответственность фрахтователя перед грузовладельцем (держателем коносамента, лицом, указанным в морской накладной), поскольку в коммерческом отношении капитан судна подчинен только фрахтователю¹.

В случае, если арендодатель нанимает на работу сотрудника в качестве водителя со своим личным транспортным средством, то возникает вопрос: как следует квалифицировать данные отношения, а именно в качестве арендных (между сотрудником (владельцем транспортного средства) и работодателем заключается договор аренды транспортного средства с экипажем) или в качестве трудовых (между работодателем и сотрудником заключается трудовой договор, в соответствии с которым работник использует личное транспортное средство в служебных целях и осуществляет управление данным транспортным средством)?

Рассмотрим пример на практике. Так, из трудового договора, заключенного между Н. и ЗАО следует, что Н. принята на работу на должность Также между Н. и ЗАО заключен договор аренды транспортного средства с экипажем. В трудовом договоре нет указания на то, что Н. принимается на работу с условием выполнения своих трудовых обязанностей при использовании личного автомобиля. В то же время и договор аренды транспортного средства с экипажем не содержат указания на то, что аренда принадлежащего истцу транспортного средства осуществляется для выполнения истцей своих функциональных обязанностей работника по трудовому договору.

Из буквального толкования договора аренды транспортного средства с экипажем не следует, что при заключении указанного договора имелась об-

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 10 мая 2007 г. по делу № А55-4372/2006-51. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

щая воля сторон на фактическое возникновение трудовых, а не гражданско-правовых отношений.

Из представленных в материалах дела должностных инструкций не следует, что при выполнении своих трудовых функций предприятия несут также обязанности по управлению транспортными средствами, в том числе находящимися в аренде.

Н. принята на работу в ЗАО на основании трудового договора, и взаимоотношения сторон как работника и работодателя, в том числе по использованию личного автомобиля работника, могли быть урегулированы в рамках трудового договора – в виде включения в трудовой договор соответствующих условий либо в виде дополнительного соглашения к трудовому договору. Однако в данном случае этого не было сделано. Поэтому к спорным отношениям по использованию истицей личного автомобиля при работе у ответчика положения ст. 168.1 и 188 ТК РФ применять нельзя. В данном случае отношения сторон по использованию истицей личного автомобиля были урегулированы в виде отдельного самостоятельного гражданско-правового договора об аренде транспортного средства с экипажем, что не противоречит действующему законодательству.

При фактических обстоятельствах настоящего дела суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу о том, что между сторонами возникли гражданско-правовые отношения по аренде транспортного средства с экипажем, регулируемые нормами гражданского законодательства. То обстоятельство, что истица для исполнения трудовых функций использовала личное транспортное средство, не изменяет юридической квалификации названных договоров.

Судебная коллегия оставила апелляционную жалобу без удовлетворения¹.

На наш взгляд, позиция суда является неверной. Как уже было указано, в качестве сторон в договоре аренды транспортных средств с экипажем вы-

¹ См.: Апелляционное определение Ярославского областного суда от 29 апреля 2013 г. по делу № 33-2526/2013. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ступает юридическое или физическое лицо, обладающее статусом индивидуального предпринимателя.

В случае, если физическое лицо приобретает транспортное средство специально для сдачи его в аренду с целью извлечения прибыли или осуществляет деятельность за плату по предоставлению транспортного средства во временное владению и пользование, и сделки по сдаче транспортного средства в аренду носят систематический характер, такая деятельность признается предпринимательской (п. 1 ст. 2 ГК РФ)¹ и требует соответствующей регистрации.

Следовательно, работодатель (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель) должен заключить с физическим лицом трудовой договор, в котором необходимо прописать, что работник принимается на должность водителя и используется его личное транспортное средство. Таким образом, работнику будет выплачиваться заработная плата за управление транспортным средством и в силу ст. 188 ТК РФ компенсация за использование, износ (амортизацию) личного транспорта, а также возмещаются расходы, связанные с его использованием. Размер возмещения расходов определяется соглашением сторон трудового договора, выраженным в письменной форме. Данное соглашение становится дополнительным к трудовому договору.

Однако в Письме Минфина России от 16 августа 2010 г. № 03-04-05/3-462² указано, что не во всех случаях физическое лицо должно обладать статусом индивидуального предпринимателя при сдаче транспортных средств в аренду. «Закон связывает необходимость регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя с осуществлением им деятельности особого рода, а не просто с совершением возмездных сделок. Самого по себе

¹ Предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке // Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 1 от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с изм. от 2 ноября 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301; 2013. № 44, ст. 5641.

² См.: Письмо Минфина России от 16 августа 2010 г. № 03-04-05/3-462. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

факта совершения гражданином сделок на возмездной основе для признания гражданина предпринимателем недостаточно»¹.

Таким образом, работодатель может заключить со своим сотрудником (водителем) как договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, так и без таких услуг.

Возникает другой вопрос: если стороны заключают договор аренды транспортных средств с экипажем, по которому арендодатель (в данном случае водитель) предоставляет арендатору (в данном случае работодателю) во временное владение и пользование транспортное средство и оказывает услуги по управлению и технической эксплуатации за определенную плату, то когда работник (водитель) исполняет свои обязанности по трудовому договору?

На наш взгляд, в таком случае целесообразно заключить договор аренды транспортных средств без экипажа, т.е. арендодатель (работник) предоставляет арендатору (работодателю) транспортное средство за плату. Также стороны заключают трудовой договор, в соответствии с которым сотрудник выполняет роль водителя. Так, работник получает арендную плату за предоставленное транспортное средство и заработную плату по трудовому договору.

Возникает еще один вопрос: если у сторон возникают только трудовые отношения, то на кого возлагается ответственность за вред, причиненный транспортным средством?

Рассмотрим пример на практике. К. обратилась в суд с иском к ООО о взыскании компенсации морального вреда. В обоснование заявленного требования истец указала, что состояла в трудовых отношениях с ООО и являлась торговым агентом. Выполняемая ею работа носила разъездной характер, для чего она использовала принадлежащий ей на праве собственности автомобиль, а ответчик в свою очередь выплачивал ей денежную компенсацию за использование личного транспорта.

¹ Письмо Минфина России от 16 августа 2010 г. № 03-04-05/3-462.

В результате дорожно-транспортного происшествия причинен вред ее здоровью. К. считает, что работодатель должен компенсировать ей моральный вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия, независимо от вины, поскольку вред причинен источником повышенной опасности.

Исходя из материалов дела, истец состоял с ответчиком в трудовых, не в гражданско-правовых правоотношениях. Ответчиком выплачивалась истцу предусмотренная ст. 188 ТК РФ компенсация за использование личного автомобиля в служебных целях в рамках трудового договора.

Оснований считать, что ООО является владельцем источника повышенной опасности – автомобиля не имеется.

Судом обоснованно указано, что именно К. являлась владельцем транспортного средства, управляя им в момент дорожно-транспортного происшествия, а потому была обязана соблюдать Правила дорожного движения РФ, в том числе обеспечивать исправное техническое состояние транспортного средства, принадлежащего ей на праве собственности.

Решение районного суда оставлено без изменения, апелляционная жалоба К. – без удовлетворения¹.

Таким образом, аренда транспортного средства у сотрудника может быть заключена как на основании договора аренды транспортных средств без экипажа, т.е. иметь гражданско-правовой характер, так и на основании трудового договора. Так как граждане и юридические лица осуществляют свои права своей волей, в своем интересе и по своему усмотрению, они свободны в заключении договоров, не противоречащих закону.

Важно отметить, что норма ст. 635 ГК РФ является диспозитивной, т.е. если договором аренды не предусмотрено иное, расходы по оплате услуг членов экипажа, а также расходы на их содержание несет арендодатель. В этом случае арендатор будет выступать как работодатель, без учета мнения

¹ См.: Апелляционное определение Томского областного суда от 7 декабря 2012 г. по делу № 33-3338/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

арендодателя определять с членами экипажа размер оплаты труда и объем расходов на содержание членов экипажа. Подобная практика противоречит принципу согласования размера оплаты труда сторонами трудового договора, возникшим на основании него трудовым отношениям между членами экипажа и арендатором¹.

Таким образом, можно еще раз убедиться в актуальности вопроса установления содержания прав и обязанностей предоставляемых услуг по управлению и технической эксплуатации.

Важно отметить, что под «услугами» понимаются «действия услугодателя по сохранению или изменению состояния неимущественных благ (неимущественных прав, информации, нематериальных благ), совершаемых в пользу услугополучателя»²

1. Услуги по управлению транспортным средством включают в себя:

- 1) предоставление квалифицированного экипажа;
- 2) обеспечение перевозки пассажиров, грузов и багажа;
- 3) обеспечение своевременной подачи транспортного средства к указанному месту;
- 4) обеспечение своевременной заправки автомобиля топливом, охлаждающей жидкостью, замену смазочных материалов;
- 5) обеспечение оплаты услуг платных стоянок или парковок;
- 6) соблюдение водителем (экипажем) правил дорожного движения;
- 7) обеспечение спутниковой связи;
- 8) обеспечение мобильной связи и оплата расходов, связанных с ее использованием;
- 9) организация питания (например, при аренде воздушного судна с экипажем для перевозки пассажиров);

¹ См.: Новикова Ю.А. О некоторых особенностях трудовых отношений, возникающих при аренде транспортного средства с экипажем // Актуальные вопросы современной юриспруденции: исследования молодых ученых: сборник статей аспирантов, соискателей и магистрантов юридического факультета Алтайского государственного университета / под ред. Е.С. Аничкина, В.Я. Музюкина. Барнаул, 2010. С. 88–95.

² См.: Санникова Л.В. Услуги в гражданском праве России. М., 2006. С.114.

10) обеспечение медицинского и иного обслуживания пассажиров;

11) обеспечение сдачи транспортного средства на отведенное место по возвращении;

12) обеспечение данных транспортных средств необходимым оборудованием и устройством (например, для перевозки радиоактивных отходов необходимо предусмотреть специальные контейнеры) и т.п.

2. Услуги по технической эксплуатации транспортного средства включают в себя:

1) осуществление текущего, капитального ремонта;

2) осуществление технического обслуживания с привлечением специальных фирм на все время действия договора;

3) оплату расходов, связанных с приобретением ГСМ, по обеспечению содержания автомобиля в надлежащем состоянии, а также на приобретение автохимии, автокосметики и других материалов;

4) осуществление мойки транспортного средства;

5) обеспечение немедленного устранения претензий арендатора, предъявленных к качеству выполненных работ;

б) проверку технического состояния транспортного средства перед выездом на линию;

7) устранение мелких неисправностей, возникших во время работы на линии, которые не требуют разборки механизмов;

8) обеспечение регулярной проверки и смены масла в агрегатах;

9) обеспечение профилактического осмотра;

10) предоставление необходимых принадлежностей и запасных частей;

11) обеспечение замера давления масла в ДВС и компрессии в цилиндрах ДВС;

12) обеспечение проверки состояния тормозной системы;

13) обеспечение проверки электроприборов транспортных средств;

14) обеспечение подготовки транспортного средства к сезонной эксплуатации (например, смена летней резины на зимнюю);

15) обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов;

16) обеспечение переоборудования и модернизации транспортных средств;

17) в случае технической неисправности и невозможности безопасного эксплуатации транспортного средства, указанного в заявке, следует заменить транспортное средство на равноценное или выше классом.

18) прохождение технического осмотра транспортного средства и т.п.

Необходимо отметить, что данный перечень услуг комбинируется в зависимости от разновидности транспортного средства и выбора условий, необходимых арендатору для осуществления предпринимательской деятельности. Плата за предоставление указанных услуг чаще всего входит в стоимость арендной платы, но также можно предусмотреть оказание услуг за отдельную плату, причем прописать это следует в договоре.

Также необходимо отметить, что арендодатель и члены экипажа обязуются:

1) оказывать перечисленные услуги с надлежащим качеством;

2) немедленно устранять претензии арендатора, предъявленные к качеству выполненных работ;

3) предоставлять транспортные средства и услуги по управлению и технической эксплуатации в сроки и на условиях, предусмотренных в договоре;

4) возместить ущерб арендатору, возникший в результате утраты, уничтожения, повреждения транспортного средства, а также ущерб, причиненный транспортным средством третьим лицам по вине экипажа;

5) не препятствовать свободному доступу арендатора к транспортным средствам для проверки состояния и условий их эксплуатации и т.п.

Кроме того, в каждой отрасли права на экипаж возлагаются определенные права и обязанности. Рассмотрим это на примере морского права. Согласно Резолюции Ассамблеи ИМО А. 890 (21) от 25 ноября 1999 г. «Прин-

ципы безопасного состава экипажей судов¹» на экипаж судна возлагаются следующие обязанности:

- а) нести безопасную навигационную вахту, машинную вахту и радио-вахту, а также вести общее наблюдение за судном;
- б) безопасно швартовать и отшвартовывать судно;
- в) обеспечивать функции, связанные с безопасностью на судне, которое эксплуатируется в море в режиме без движения или почти без движения;
- г) выполнять необходимые действия для предотвращения нанесения ущерба морской среде;
- д) поддерживать меры безопасности и чистоту во всех доступных помещениях с целью свести к минимуму опасность возникновения пожара;
- е) обеспечивать медицинский уход на судне;
- ж) обеспечивать безопасность перевозки груза во время перехода;
- з) проверять и поддерживать, в зависимости от случая, конструктивную целостность судна;
- и) приводить в действие все водонепроницаемые закрытия, содержать их в рабочем состоянии, а также разворачивать аварийную партию, состоящую из компетентных членов экипажа;
- к) приводить в действие все имеющееся на борту противопожарное и аварийное оборудование, а также спасательные средства, проводить такое техническое обслуживание этого оборудования, которое требуется выполнять в море, проводить сбор и эвакуацию всех людей, находящихся на борту;
- л) приводить в действие главную двигательную установку, вспомогательные механизмы и содержать их в безопасном состоянии с тем, чтобы судно могло справиться с опасностями, которые могут встретиться в рейсе.

Так как по договору аренды транспортных средств предоставляются услуги по управлению и технической эксплуатации, то существует мнение, что данный договор является смешанным с договором возмездного оказания

¹ URL: [http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/ Rezolutsija_A.890_\(21\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/ Rezolutsija_A.890_(21).htm) (дата обращения: 25.12.2013).

услуг. Однако данное мнение ошибочно, так как законодатель выделил договор аренды транспортных средств с экипажем как самостоятельный договор, содержащийся в §3 гл. 34 ГК РФ, а «обязательства, вытекающие из договора аренды, тесно связаны с обязательствами, вытекающими из договора о предоставлении услуг¹». В свою очередь «предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации позволяет сделать вывод о тесном взаимодействии и сотрудничестве арендатора и арендодателя²». «Без наличия данного, объективно обусловленного отношения между сторонами договор становится бессодержательным и, как правило, не может быть реализован на практике³».

В подтверждение своей позиции обратимся к судебной практике. Так, рассматривая спор, суды пришли к выводу о том, что по договору аренды транспортного средства с экипажем арендодатель своими силами оказывает арендатору услуги по управлению предметом договора и его технической эксплуатации. Указанное свидетельствует о том, что договор аренды транспортного средства с экипажем содержит элемент договора оказания услуг, однако не превращает договор аренды транспортного средства с экипажем в смешанный, поскольку отношения сторон по вопросам управления транспортным средством и его технической эксплуатации регулируются не гл. 39 ГК РФ, а § 3 гл. 34 ГК РФ⁴.

Также часто многие авторы относят договор фрахтования на время к договору перевозки. Данная позиция является неверной, так как «в системе гражданско-правовых договоров договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства и договор фрахтования (чартера) имеют разную родовую принадлежность и представляют собой отдельные виды различных

¹ Левенсон Д.С. Указ. раб. С. 11.

² Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 78.

³ См.: Там же.

⁴ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 августа 2009 г. № Ф04-4263/2009(10662-А67-11) по делу № А67-4601/2008. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

типов гражданско-правовых договоров, соответственно, договора аренды и договора перевозки, которые, в свою очередь, различаются по предмету договора. Предметом договора аренды (фрахтования на время) транспортного средства является предоставление транспортного средства во временное владение и пользование арендатора. Предметом договора перевозки и, следовательно, договора фрахтования (чартера) является доставка пассажиров, грузов, почты и багажа в пункт назначения.

В отличие от договора аренды (фрахтования на время) транспортного средства по договору фрахтования (чартера) само транспортное средство не передается фрахтователю, ему предоставляется вместимость (либо ее часть) транспортного средства. Это означает только то, что за фрахтователем резервируется место для пассажиров, грузов, багажа при сохранении в неизменном виде существа обязательства по их перевозке в пункт назначения.

Договор фрахтования не предусматривает передачу вместимости транспортного средства в пользование фрахтователя, напротив, соответствующее место на борту судна предоставляется последнему на один или несколько рейсов только для перевозки грузов, пассажиров или багажа.

Таким образом, предоставление фрахтователю вместимости (ее части) транспортного средства для перевозки грузов, пассажиров, багажа служит квалифицирующим признаком договора фрахтования (чартера), позволяющим выделить его в отдельный вид договора перевозки при сохранении его родовой принадлежности к этому типу гражданско-правовых договоров¹.

Некоторые авторы отмечают, что в рамках договора чартера предоставление вместимости транспортного средства представляет собой лишь способ исполнения обязательства, а не его цель².

Еще одна главная обязанность арендодателя состоит в поддержании в надлежащем состоянии сданного в аренду транспортного средства, включая

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 24 июля 2008 г. по делу № А55-1456/08. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: *Ананьева А.А.* Правовое регулирование воздушного фрахтования. С. 11.

осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей (ст. 634 ГК РФ). Например, между ОАО «РЖД» (арендодатель) и ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (арендатор) заключен договор аренды транспортных средств с экипажем. ОАО «РЖД» обратилось в суд с иском к ОАО «Новороссийский морской торговый порт». Апелляционная жалоба мотивирована следующим. Судом необоснованно отклонен довод истца о том, что отношения сторон при пробеге арендованных локомотивов в обратное локомотивное депо и обратно выходят за рамки арендных отношений в связи с возложением на арендодателя обязанности по проведению технического обслуживания и плановых видов ремонта предоставленных в аренду локомотивов согласно п. 3.3 договора.

Довод истца о том, что отношения сторон при пробеге арендованных локомотивов в обратное локомотивное депо Новороссийск выходят за рамки арендных отношений, так как в перевозочном процессе стороны выступают в качестве грузоотправителя и перевозчика, правомерно отклонен судом, поскольку именно во исполнение возложенной на арендодателя договором обязанности производить техническое обслуживание и плановые виды ремонта предоставленных в аренду локомотивов (п. 3.3. договора) истец производил подмену локомотивов на железнодорожных выставочных путях ответчика (арендатора) и перегонял локомотивы на ремонт и (или) техническое обслуживание в цех эксплуатации Новороссийска.

Судом первой инстанции верно указано на то, что местом работы локомотивов являются пути необщего пользования предприятия ОАО «Новороссийский морской торговый порт». Арендатор не может давать указания локомотивной бригаде следовать за пределы места коммерческой эксплуатации локомотивов в силу ч. 2 ст. 635 ГК РФ. Услуга по перевозке груза, багажа или пассажиров в рамках настоящего предмета спора не предоставлялась. Иные услуги в отсутствие заключенного сторонами публичного договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры арендодателем арендатору не оказывались. Если указанная плата является внедоговорной, то истцом

не доказана необходимость ее оплаты, учитывая, что истец выступает собственником локомотивов, несет бремя содержания имущества, а также производит обязательное плановое техническое обслуживание локомотивов и их ремонт. На основании изложенного суд первой инстанции обоснованно отказал в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о взыскания с порта денежных сумм в возмещение платы за пользование инфраструктурой¹.

Таким образом, хотя в ст. 634 ГК РФ и закреплено, что в обязанности арендодателя входит поддержание транспортного средства, сданного в аренду, в надлежащем состоянии, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей, отсутствует правовая характеристика, которая точно бы указывала, что именно понимается под «надлежащим состоянием» транспортного средства. Кроме того, законодателем не дано определений «текущий ремонт» и «капитальный» ремонт, т.е. что именно входит в обязанности арендодателя при осуществлении ремонта транспортного средства. Все это создает множество проблем на практике.

Необходимо отметить, что нормы Постановления Минтруда России от 12 мая 2003 г. № 28 «Об утверждении межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте»² устанавливают общие требования к техническому состоянию и оборудованию автотранспортных средств.

1. К кабине (салону) автотранспортного средства предъявляются следующие требования:

а) боковые стекла должны плавно передвигаться стеклоподъемными механизмами;

б) на сиденье и его спинке не допускаются провалы, рваные места, выступающие пружины и острые углы;

¹ См.: Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 мая 2013 г. № 15АП-4184/2013 по делу № А32-21600/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. № 41.

в) шум, вибрация, микроклимат и концентрация вредных веществ в кабине грузового автомобиля, внутри салона и кабины автобуса и кузова легкового автомобиля должны соответствовать значениям, указанным в действующих государственных стандартах, санитарных нормах и правилах, гигиенических нормативах;

г) отопительные устройства кабины и салона в холодное время должны быть работоспособны; применять отработавшие газы в качестве теплоносителя для обогрева кабины и салона запрещается, они могут использоваться только для подогрева теплоносителя;

д) пол кабины, салона и кузова автотранспортного средства должен застилаться ковриком, не имеющим отверстий и прочих повреждений.

2. Диски колес должны надежно крепиться на ступицах. Замочные кольца дисков колес должны быть исправны и правильно установлены на своих местах. Не допускается наличие трещин и погнутости дисков колес.

3. Техническое состояние электрооборудования автотранспортного средства должно обеспечивать пуск двигателя при помощи стартера, бесперебойное и своевременное зажигание смеси в цилиндрах двигателя, безотказную работу приборов освещения, сигнализации и электрических контрольных приборов, а также исключать возможность искрообразования в проводах и зажимах. Все провода электрооборудования должны иметь надежную, неповрежденную изоляцию. Аккумуляторная батарея должна быть чистой и надежно укреплена. Не допускается течь электролита из моноблока аккумуляторной батареи.

4. Каждое автотранспортное средство должно быть обеспечено специальными упорами (не менее двух штук) для подкладки под колеса, широкой подкладкой под пяту домкрата, а также медицинской аптечкой, знаком аварийной остановки или мигающим красным фонарем и огнетушителем.

5. Автобусы и грузовые автомобили, приспособленные для перевозки людей и специально оборудованные для этих целей, должны укомплектовыв-

ваться дополнительно вторым огнетушителем. При этом один огнетушитель находится в кабине водителя, второй – в пассажирском салоне автобуса или кузове автомобиля в соответствии с требованиями действующих нормативных актов.

6. При направлении в дальний рейс (продолжительностью более 1 суток) грузовые автомобили и автобусы должны дополнительно снабжаться металлическими козелками, лопатой, буксирным приспособлением, предохранительной вилкой для замочного кольца колеса, а в зимнее время – дополнительно цепями противоскольжения.

7. Храповик коленчатого вала должен иметь несработанные прорези, а пусковая рукоятка – прямую шпильку соответствующей длины и прочности. Ручка пусковой рукоятки должна быть гладкой, без заусенцев.

8. Выпускные трубы и глушитель не должны иметь трещин и пробоев, а их соединения не должны пропускать отработанные газы. Конец выпускной трубы не должен иметь вмятин и повреждений.

9. Автотранспортные средства с поднимающимися кабинами должны иметь исправные защелки на упорах кабин.

10. Двери кабин, капоты должны иметь исправные ограничители открытия и фиксаторы открытого и закрытого положения.

Нормами данного Постановления устанавливаются также специальные требования к различным видам автотранспортных средств. Таким образом, автотранспортные средства, которые предоставляет арендодатель во временное владение и пользование арендатору, должны соответствовать как общим, так и специальным требованиям, предъявляемым к данным транспортным средствам и устанавливающим нормами Постановления от 12 мая 2003 г. № 28.

В литературе надлежащее состояние транспортного средства определяется как возможность и пригодность его к нормальной и безопасной эксплуатации, для поддержания которой арендодатель обязан проводить технические, организационные и иные мероприятия: регулярные чистку и уборку, профилактические мероприятия, ремонт транспортного средства (текущий и

капитальный), снабжение его необходимыми принадлежностями, оборудованием и механизмами¹.

Следовательно, понятие «надлежащее состояние» более широкое и включает в себя понятия «текущий ремонт» и «капитальный ремонт». Законодатель четко не разграничивает два последних понятия. Возникает проблема: в каком случае арендодатель осуществляет капитальный, а в каком текущий ремонт? В судебной практике данный вопрос решается с помощью экспертизы.

В морском праве законодатель дифференцирует понятия текущий и капитальный ремонт. Так, в Приказе Минречфлота РСФСР от 12 мая 1989 г. № 61 «О введении в действие Правил ремонта судов Министерства речного флота РСФСР»² определяется, что текущий ремонт – ремонт судна, выполняемый для поддержания его технико-эксплуатационных характеристик в заданных пределах с заменой и (или) восстановлением отдельных быстроизнашивающихся элементов. Капитальный ремонт – ремонт судна (элемента, узла), выполняемый для восстановления его технико-эксплуатационных характеристик до значений, близких к построечным, с заменой и (или) восстановлением любых элементов, включая базовые.

Обратимся к судебной практике. Так, между истцом (арендодатель) и ответчиком (арендатор) подписан договор аренды земснаряда, согласно которому арендодатель предоставляет арендатору землесос с экипажем и 22 понтона с 2 концевыми площадками, а также курсантами, проходящими практику на землесосе, в аренду и оказывает своими силами услуги по управлению им. Обязанность доказывания наличия обстоятельств реальной необходимости проведения ремонтных работ, равно как и факт проведения последних, возложена в силу ст. 65 АПК РФ на истца.

Необходимость проведения капитального ремонта судна должна быть вызвана либо выработкой ресурса тех или иных элементов судна либо подобный ремонт должен осуществляться тогда, когда техническое состояние

¹ См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / под ред. П.В. Крашениникова. С. 293.

² Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

элементов судна требует проведения капитального ремонта. Техническое состояние как судна в целом, так и отдельных его элементов, согласно законодательству РФ определяется по результатам освидетельствования судна, проводимого ФГУ «Российский речной регистр» (далее – Речной регистр).

Ответчиком представлены акты ежегодного освидетельствования судна, из которых следует, что землесос проходил ежегодное освидетельствование в Российском Речном регистре в соответствии с требованиями законодательства РФ. Согласно актам ежегодного освидетельствования техническое состояние землесоса в период с 2004 по 2010 г. оценивалось как «годное». Таким образом, доказательства возникшей необходимости проведения капитального ремонта землесоса «Иртышский – 1023» истцом не представлены, напротив материалы дела свидетельствуют о том, что судно находится в исправном состоянии и годно к плаванию¹.

Необходимо отметить, что все транспортные средства должны проходить технический осмотр через какой-то определенный период времени. Например, грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя), должны проходить технический осмотр каждые 6 месяцев, легковые автомобили – каждые 12 месяцев. Данные требования содержатся в Федеральном законе от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. от 28 декабря 2013 г.)² и Правилах проведения технического осмотра транспортных средств (далее – Правила)³. В Правилах содержатся обязательные требования, которые предъявляются к каждой категории транспортных средств для их нормальной и

¹ См.: Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 29 ноября 2011 г. по делу № А46-4531/2011. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 27, ст. 3881; 2013. № 52, ч. 1, ст. 6985.

³ См.: Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (с изм. от 13 ноября 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 50, ст. 7397; 2013. № 47, ст. 6099.

безопасной эксплуатации. Например, изменение усилия при повороте рулевого колеса должно быть плавным во всем диапазоне угла его поворота. Не работоспособность усилителя рулевого управления транспортного средства (при его наличии на транспортном средстве) не допускается.

Таким образом, данным требованиям безопасности должны соответствовать все транспортные средства, сдаваемые в аренду. Прохождение технического осмотра и поддержание транспортного средства в надлежащем состоянии возлагается на арендодателя в договоре аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Соблюдение требований, предъявляемых к транспортному средству, находящемуся в аренде, является одной из обязанностей по осуществлению технической эксплуатации. То есть законодателю не нужно подробно описывать, какие именно обязанности должен выполнять арендодатель по технической эксплуатации транспортного средства в договоре аренды с экипажем, так как большинство из них и так закреплены в законодательстве и являются обязательными и для арендодателя, и для собственника имущества. Так, собственник транспортного средства обязан проходить технический осмотр через определенный период времени.

В КТМ РФ выделена отдельная статья, посвященная мореходному состоянию судна. В частности, судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю – принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, по укомплектованию судна экипажем и надлежащему снаряжению судна (ст. 203 КТМ РФ). Содержание данного понятия зависит от цели использования судна, определенной в договоре, но для каких бы целей торгового мореплавания судно ни было зафрахтовано, оно должно быть, прежде всего, пригодно к плаванию¹. Не требуется, чтобы судовладелец приводил судно в состояние, отве-

¹ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / под ред. Г.Г. Иванова. С. 201.

чающее особенностям любого конкретного груза, который фрахтователь вправе погрузить на судно¹.

Также необходимо отметить, что по договору фрахтования судна на время арендодатель обязан поддерживать надлежащее состояние на протяжении всего рейса или действия договора. Например, судовладелец обязуется обеспечить, чтобы на день сдачи судна по настоящему тайм-чартеру оно соответствовало описанию и классу, указанному в дополнении «А», приложенном к тайм-чартеру, и обязуются поддерживать его в таком состоянии в течение всего срока эксплуатации по данному чартеру. До сдачи, в день сдачи судна, а также в течение всего срока действия тайм-чартера судовладелец должен проявлять должное старание с тем, чтобы судно было герметичным, крепким, прочным, в рабочем состоянии и без ущерба для всего вышесказанного, во всех отношениях пригодным для эффективной и непрерывной эксплуатации.

Таким образом, договором соблюдено обязательное для тайм-чартера условие, предусмотренное ст. 200 КТМ РФ – оговорено время и место передачи и возврата судна, а также гарантировано мореходное состояние судна при его передаче в пользование и обратно, что предусмотрено ст. 203 КТМ РФ².

В КВВТ РФ не содержится понятие «мореходное состояние судна», но это не снимает обязанность арендодателя по обеспечению нормальной эксплуатации судна в соответствии с его классом и назначением, т.е. смысл рассматриваемой обязанности – обеспечивать такое состояние судна, которое соответствует целям аренды в течение всего времени аренды³.

Еще одной обязанностью арендодателя является страхование транспортного средства и (или) страхование ответственности за ущерб, который

¹ См.: *Липавский В.Б.* Указ. раб.

² См.: Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 23 ноября 2010 г. по делу № А42-3129/2010. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ См.: *Котухов С.А.* Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (постатейный) / под ред. А.И. Кайля. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

может быть причинен им или в связи с его эксплуатацией, но только в том случае, когда такое страхование является обязательным в силу закона, или договора (ст. 637 ГК РФ). Таким образом, законодатель предусматривает два вида имущественного страхования:

1. Страхование риска утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества (ст. 930 ГК РФ). В договоре аренды транспортных средств с экипажем это, например, страхование автомобиля от угона или повреждения.

2. Страхование риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц (ст. 931 ГК РФ). Например, страховая компания компенсирует ущерб и вред, причиненный транспортным средством арендодателя (страхователя) транспортному средству третьему лицу (выгодоприобретателю). Также по данному договору может быть застрахован риск ответственности (страхователя) либо риск ответственности другого лица, на которое может быть возложена деликтная ответственность. Действие данной статьи не распространяется на личное страхование экипажа транспортного средства¹.

Страхование ответственности за причинение вреда бывает двух видов: обязательное и добровольное. Обязательное страхование сокращенно называется ОСАГО, т.е. обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Под владельцами транспортных средств понимаются собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании, в том числе на праве аренды, и т.д.²

Порядок и условия осуществления обязательного страхования регулируются следующими нормативными актами:

¹ См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / под ред. П.В. Крашенинникова. С. 297.

² См.: Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. от 23 июля 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720; 2013. № 30, ч. 1, ст. 4084.

1) Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;

2) Законом РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (с изм. от 28 декабря 2013 г.)¹;

3) Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 » «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. от 26 августа 2013 г.)².

Рассмотрим пример обязательного страхования на практике. Произошло дорожно-транспортное происшествие с участием автомобиля, принадлежащего М., под управлением водителя А.А., и автомобиля с полуприцепом Ш., принадлежащего Р., под управлением водителя К., выполнявшего поручение для ООО «Аллюр». Виновником данного ДТП признан К. В результате столкновения транспортных средств автомобилю истца причинены механические повреждения. Гражданская ответственность ООО «Аллюр» застрахована по договору ОСАГО в СК «Дженерал резерв», которая выплатила истцу страховое возмещение. В материалах дела имеется договор аренды транспортного средства с экипажем № 23, заключенного между ООО «Аллюр» и гр. Р., согласно которому автомобиль используется ответчиком на основании договора аренды транспортного средства с экипажем.

Согласно п. 5.2 настоящего договора и в соответствии с требованиями § 3 гл. 34 и гл. 59 ГК РФ ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным автомобилем, его механизмами, устройством, оборудованием, несет арендодатель. Согласно приговору Подольского городского суда Московской области от 20 апреля 2009 г., вступившего в законную

¹ См.: Российская газета. 1993. 12 янв.; Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 30, ч. 1, ст. 4067.

² См.: Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 20, ст. 1897; 2013. № 36. ст. 4578.

силу, виновником указанного дорожно-транспортного происшествия признан водитель К.

Как усматривается из материалов дела, отношения арендодателя Р. и арендатора ООО «Аллюр», члена экипажа – водителя К. регулируются нормами ст. 635 ГК РФ, согласно которой члены экипажа являются работниками арендодателя, и ст. 640 ГК РФ, в соответствии с которой ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным автомобилем, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель в соответствии с правилами, установленными гл. 59 ГК РФ¹.

Добровольное страхование осуществляется на основании договора страхования и правил страхования, определяющих общие условия и порядок его осуществления. Судебная практика показывает, что чаще всего добровольное страхование используется в договоре аренды транспортных средств без экипажа, так как в данном договоре техническое содержание и управление транспортного средства возложено на арендатора. В целях минимизации ответственности перед третьими лицами за возможный ущерб, причиненный арендованным транспортным средством в процессе его эксплуатации, а также расходы, возникающие в связи с эксплуатацией арендованного транспортного средства, арендатор чаще всего прибегает к добровольному страхованию.

Согласно ст. 943 ГК РФ условия, на которых заключается договор страхования, могут быть определены в стандартных правилах страхования соответствующего вида, принятых, одобренных или утвержденных страховщиком либо объединением страховщиков (правилах страхования). Условия, содержащиеся в правилах страхования и не включенные в текст договора страхования (страхового полиса), обязательны для страхователя (выгодоприобретателя), если в договоре (страховом полисе) прямо указывается на применение таких правил и сами правила изложены в одном документе с договором (страховым полисом) или на его оборотной стороне, либо приложены

¹ См.: Апелляционное определение Московского городского суда от 12 ноября 2012 г. по делу № 11-26701. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

к нему. В последнем случае вручение страхователю при заключении договора правил страхования должно быть удостоверено записью в договоре. При заключении договора страхования страхователь и страховщик могут договориться об изменении или исключении отдельных положений правил страхования и о дополнении правил. Правила страхования принимаются и утверждаются страховщиком или объединением страховщиков самостоятельно в соответствии с ГК РФ¹.

В КТМ РФ также закреплена обязанность арендодателя оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности. Например, страхование проводится в отношении военных рисков, а также рисков, касающихся корпуса судна и его оборудования, когда судно используется в пределах, установленных в тайм-чартере².

Следует отметить, что в КТМ РФ, так же как и в ГК РФ, выделена отдельная глава, посвященная договору морского страхования. Так, по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки (ст. 246 КТМ РФ).

Возникает вопрос: нормы какого материального права подлежат применению при морском страховании транспортного средства: ГК РФ или КТМ РФ? В КТМ РФ содержатся особенности регулирования страхования имущества в морском праве. Так, по договору морского страхования судна на срок страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне получено до истечения срока действия договора морского страхования судна и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении ука-

¹ См.: Апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 13 июня 2013 г. по делу № 33-6884/2013. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / под ред. Г.Г. Иванова. С. 315.

занного срока (ст. 277 КТМ РФ). При отсутствии специальных норм должны применяться общие положения ГК РФ. Например, в КТМ РФ не урегулированы вопросы досрочного прекращения договора страхования. Поэтому будут применяться положения ст. 958 ГК РФ.

Существует принцип «*Lex specialis derogat generali*» – «специальный закон отменяет (вытесняет) общий закон», т.е. если есть противоречия норм общего и специального характера, то предпочтение при толковании и применении норм отдается специальным нормам. При этом под общими понимаются нормы, регулирующие определённый род общественных отношений, а под специальными – регулирующие вид этого рода¹. Данный принцип горизонтальной иерархии норм законодательства в общем виде не закреплён в действующих нормативных документах, он является давно и безусловно признанным. Отказ от этого принципа привел бы к тому, что правовая система государства полностью сводилась к нормам общим и только к таким специальным, которые эти общие нормы могут лишь детализировать. При таком положении комплексность любой отрасли права оказалась бы вообще утерянной².

Это доктринальное положение закрепляется действующим правом. Так, гражданское законодательство состоит из ГК РФ и принятых в соответствии с ним иных федеральных законов. Нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать ГК РФ (п. 2 ст. 3). Как известно, нормы ГК РФ относятся к нормам общего характера, а нормы КТМ РФ к нормам специального характера. Следовательно, в данной ситуации при противоречии этих норм будут применяться специальные нормы, т.е. нормы, содержащиеся в КТМ РФ.

В отличие от ГК РФ и других кодексов, в КВВТ РФ нет отдельной главы, посвященной страхованию внутреннего водного транспорта, также нет нормы, которая прямо закрепляла бы обязанность арендодателя страховать транспортное средство, сдаваемое в аренду. В данном случае будет

¹ См.: Черданцев А.Ф. Толкование права и договора. М., 2003. С. 170.

² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. раб. С. 37.

применяться норма ст. 637 ГК РФ, которая является диспозитивной. Необходимо отметить, что данная обязанность возлагается на арендодателя, когда она прямо установлена законом или договором. Однако в ст. 664 ГК РФ указано, что арендатор самостоятельно и за свой счет осуществляет снаряжение судна, несет расходы, связанные с эксплуатацией судна, в том числе с осуществлением его текущего и капитального ремонта, со страхованием, включая страхование своей ответственности, т.е. предусмотрена норма, в которой прямо говорится об обязанности арендатора страховать транспортное средство. Однако данное положение относится к договору аренды транспортных средств без экипажа. В договоре аренды транспортных средств с экипажем такая обязанность возлагается на арендодателя, что не прописано в КВВТ РФ. В рассматриваемом случае (отсутствие специальных положений КВВТ РФ) будут применяться в регулировании отношений указанные нормы ГК РФ.

В ВК РФ, так же как и в КВВТ РФ, нет отдельной главы, посвященной страхованию, но в ст. 131 ВК РФ говорится, что страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным. Также обязательным, в отличие от ГК РФ и КТМ РФ, является и страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей (ст. 132 ВК РФ).

Ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель (ст. 640 ГК РФ).

Как уже отмечалось, транспортное средство является источником повышенной опасности. Следовательно, в силу ст. 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Необходимо отметить, что данная

статья возлагает обязанность возмещения вреда на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве аренды. Это означает, что в процессе эксплуатации арендатором транспортного средства по договору аренды транспортных средств с экипажем ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, возлагалась бы на арендатора, но законодатель предусмотрел норму ст. 640 ГК РФ, в соответствии с которой ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель.

Например, между Х. и ООО «РиЧ» был заключен договор аренды транспортных средств с экипажем, согласно которому ООО «РиЧ» организует экскурсии по разработанным маршрутам, а Х. обеспечивает их проведение автотранспортом. В пути следования арендованного транспортного средства произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого пассажирам автобуса были причинены телесные повреждения. Ч. обратился в суд с иском по тем основания, что в результате ДТП был причинен вред его здоровью.

Суд первой инстанции определил, что в соответствии со ст. 640 ГК РФ ответственность за вред, причиненный третьим лицам, арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель в соответствии с правилами, предусмотренными гл. 59 ГК РФ.

В силу п. 1 ст. 1079 ГК РФ вред, причиненный жизни или здоровью граждан деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности), возмещается владельцем источника повышенной опасности независимо от его вины, что также предусмотрено в п. 11 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина¹».

¹ См.: Российская газета. 2010. 5 февр.

Поскольку вред истцу был причинен в результате взаимодействия двух источников повышенной опасности, владельцы транспортных средств, участвующих в ДТП, должны нести солидарную ответственность за причинение вреда (п. 3 ст. 1079 ГК РФ). Истец выбрал способ защиты своих нарушенных прав в виде предъявления иска к Х., что является исключительным правом истца согласно ст. 323 ГК РФ, ст. 4, 40 ГПК РФ.

Суд первой инстанции пришел к правильному выводу о том, что исковые требования подлежат частичному удовлетворению. Доводы апелляционной жалобы о невиновности ответчика Х. в ДТП судебная коллегия во внимание не принимает, поскольку степень вины владельцев источников повышенной опасности не является по настоящему делу юридически значимым обстоятельством. Суд апелляционной инстанции считает, что решение постановлено в соответствии с требованиями норм материального и процессуального законодательства, оснований для его отмены по доводам жалобы не имеется¹.

В свою очередь арендодатель может предъявить к арендатору требование в порядке регресса о возмещении затрат, выплаченных третьим лицам, если докажет, что вред возник по вине арендатора (ст. 640 ГК РФ), так как именно арендатор осуществляет коммерческую эксплуатацию транспортного средства. Бремя доказывания возникновения вреда по вине арендатора возлагается на арендодателя.

Подводя итог, следует отметить, что основные обязанности и ответственность в договоре аренды транспортных средств с экипажем возложены на арендодателя. Именно данная сторона договора предоставляет услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства, осуществляет текущий и капитальный ремонт, несет ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием и т.п., что в свою очередь создает благоприятные условия заключения договора аренды транспортных средств с экипажем для арендатора.

¹ См.: Апелляционное определение Верховного суда Республики Карелия от 9 ноября 2012 г. по делу № 33-3302/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

§4. Права, обязанности и ответственность арендатора

Как уже отмечалось, основные обязанности по содержанию транспортного средства в договоре аренды транспортных средств с экипажем возлагаются на арендодателя, а в договоре тайм-чартер на собственника судна. Как упоминалось выше, нормы гл. X КТМ РФ являются диспозитивными и применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Однако если в соглашении сторон предусмотрено, что на арендатора возлагаются обязанности по содержанию транспортного средства, то данное соглашение будет ничтожно.

Так, в обоснование исковых требований истец ссылаясь на то, что в соответствии с договором аренды транспортного средства с экипажем и договором об эксплуатационном управлении транспортным средством ответчик использовал транспортное средство, принадлежащее истцу на праве оперативного управления, и обязался осуществлять техническое обслуживание транспортного средства, обеспечение горюче-смазочными материалами, плановый и текущий ремонт транспортного средства.

По мнению истца, в результате неисполнения ответчиком обязанности по прохождению технического обслуживания транспортного средства при пробеге 105 000 км вышел из строя двигатель внутреннего сгорания из-за масляного голодания, произошедшего вследствие несвоевременного проведения технического обслуживания автомобиля. Ответчиком стоимость выполненных работ по замене двигателя не оплачена. В связи с заменой истцом двигателя в транспортном средстве ему причинены убытки во взыскиваемой сумме.

Отказывая в удовлетворении иска, суд применил положения ст. 15, 632, 634, 635, 639 ГК РФ и пришел к выводу, что заключенный сторонами договор об эксплуатационном управлении транспортным средством является ничтожным. Он исходил из того, что на ответчика не могла быть возложена ответственность за причиненные истцу убытки, поскольку истец обязан поддерживать надлежащее техническое состояние транспортного средства,

включая осуществление регулярного нормативного технического обслуживания, предусмотренного заключенным сторонами договором аренды транспортного средства. Суд также исходил из того, что истец не доказал, что повреждение транспортного средства произошло по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с договором аренды.

По мнению кассационной инстанции, суд пришел к обоснованному выводу о ничтожности заключенного сторонами договора об эксплуатационном управлении транспортного средства от 1 января 2007 г. в силу противоречия его положениями ст. 632, 634, 635 Гражданского кодекса РФ, согласно которым арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей. Указанные обязательства арендодателя по договору аренды фактически выполнены, т.е. сторонами переданы арендатору по договору об эксплуатационном управлении транспортного средства.

По мнению суда кассационной инстанции, суд правомерно пришел к выводу о том, что на ответчика не может быть возложена ответственность за заявленные истцом убытки, причиненные несвоевременным прохождением технического обслуживания¹. Тем не менее, в некоторых случаях на фрахтователя могут быть возложены обязанности по осуществлению ремонта транспортного средства. Например, по результатам проверки налоговый орган принял решение, которым в том числе отказал Обществу в возмещении 5931222 руб. НДС. При этом Инспекция указала на необоснованность применения налогоплательщиком ставки НДС 0% и налоговых вычетов при производстве ремонта зафрахтованных судов, поскольку согласно ст. 203 КТМ РФ и 634 ГК РФ обязанность по их ремонту в период действия тайм-чартеров возлагается на судовладельца.

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 20 января 2009 г. № КГ-А40/12869-08 по делу № А40-23676/08-52-237. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В подтверждение своей позиции Инспекция ссылается на приведенные нормы, но при этом ошибочно не учитывает положения ст. 199 КТМ РФ, 641 ГК РФ, на что суд первой инстанции правильно указал в решении по настоящему делу.

Общество и судовладелец при заключении тайм-чартеров определили условия, при которых фрахтователь производит ремонт арендованных судов. В п. 11 договора указано, что фрахтователь производит плановый доковый ремонт и ремонт с докованием для возобновления класса судна за свой счет. Подпункт d п. 5 тайм-чартеров обязывает фрахтователя производить все ремонтные работы или замену любых поврежденных или изношенных деталей таким образом, чтобы не уменьшить стоимость судна.

Следовательно, заявитель правомерно ремонтировал суда, взятые в аренду, за свой счет¹.

На арендатора возлагаются следующие обязанности:

1) использовать транспортное средство по назначению и в соответствии с договором, а именно для перевозки пассажиров, грузов и т.п.

Необходимо отметить, что если арендатор использует транспортное средство не по назначению или не в соответствии с условиями договора, то арендодатель имеет право потребовать расторжения договора и возмещения убытков;

2) отдавать распоряжения экипажу транспортного средства по его коммерческой эксплуатации;

3) своевременно вносить плату за пользование имуществом (арендную плату). Порядок, условия и сроки внесения арендной платы определяются договором аренды (ст. 614 ГК РФ). По морскому праву фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, предусмотренные тайм-чартером (п. 1 ст. 208 КТМ РФ).

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 2 мая 2006 г. по делу № А56-38084/2005. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Арендная плата устанавливается за все арендуемое имущество в целом или отдельно по каждой из его составных частей в виде:

- 1) определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно;
- 2) установленной доли полученных в результате использования арендованного имущества продукции, плодов или доходов;
- 3) предоставления арендатором определенных услуг;
- 4) передачи арендатором арендодателю обусловленной договором вещи в собственность или в аренду;
- 5) возложения на арендатора обусловленных договором затрат на улучшение арендованного имущества.

Стороны могут предусматривать в договоре аренды сочетание указанных форм арендной платы или иные формы оплаты аренды (п. 2 ст. 614 ГК РФ).

Если иное не предусмотрено договором, размер арендной платы может изменяться по соглашению сторон в сроки, предусмотренные договором, но не чаще одного раза в год. Законом могут быть предусмотрены иные минимальные сроки пересмотра размера арендной платы для отдельных видов аренды, а также для аренды отдельных видов имущества (п. 3 ст. 614 ГК РФ).

Если законом не предусмотрено иное, арендатор вправе потребовать соответствующего уменьшения арендной платы, если в силу обстоятельств, за которые он не отвечает, условия пользования, установленные договором аренды, или состояние имущества существенно ухудшились (п. 4 ст. 614 ГК РФ).

Если иное не предусмотрено договором аренды, в случае существенного нарушения арендатором сроков внесения арендной платы арендодатель вправе потребовать от него досрочного внесения арендной платы в установленный арендодателем срок. При этом арендодатель не вправе требовать досрочного внесения арендной платы более чем за два срока подряд (п. 5 ст. 614 ГК РФ).

Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков (ст. 208 КТМ РФ).

В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше 14 календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки (ст. 208 КТМ РФ). Нормы КВВТ РФ устанавливает иной срок – 15 суток (п. 5 ст. 65).

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне (ст. 209 КТМ РФ).

Часто на практике арендодатели завышают размер арендной платы. Проиллюстрируем это на примере судебной практики. Между ООО «Партнер» (арендодатель) и обществом «Пуск» (арендатор) заключены договоры аренды транспортного средства с экипажем. В соответствии с п. 5.1 договора арендная плата установлена из расчета цели предоставления транспортного средства с экипажем (для поездок представителя и директора общества для участия в судебных заседаниях арбитражного суда).

По платежным поручениям обществом произведена оплата ООО в сумме 46 000 руб., в назначении платежей указано, что денежные средства перечисляются в счет оплаты по договору аренды с экипажем.

Установив факт аренды транспортного средства с экипажем и оплаты аренды в сумме 11 500 руб., сделав вывод о том, что заявленная к оплате сумма поездки на автомобиле для участия в судебных заседаниях суда первой и апелляционной инстанций не является завышенной, принимая во внимание отсутствие в деле доказательств чрезмерности таких расходов, судами обоснованно удовлетворены требования о взыскании судебных издержек на оплату транспортных расходов в указанной сумме.

С учетом изложенного обжалуемые судебные акты подлежат оставлению без изменения, кассационная жалоба – без удовлетворения¹.

Думается, проблему завышения арендной платы можно решить переняв опыт зарубежных стран. Например, в Обязательственном законе Швейцарии² содержится гл. II разд. VIII, предусматривающая защиту от завышенной наемной платы и иных чрезмерных требований наймодателя при найме жилых и коммерческих помещений.

Однако подобные положения можно предусмотреть в российском законодательстве (а именно в ГК РФ) применительно к договору аренды транспортных средств с экипажем.

Согласно ст. 269 Обязательственного закона Швейцарии наемная плата считается завышенной, когда она позволяет наймодателю извлечь чрезмерный доход из сданной внаем вещи или является последствием ее приобретения по явно завышенной цене. Таким образом, необходимо перенять несколько пунктов ст. 269 а Обязательственного закона Швейцарии. Например, наемная плата считается не завышенной, если она:

а) находится в пределах наемной платы, практикуемой в данной местности или в данном районе;

б) обоснована увеличением затрат или оказанием наймодателем дополнительных услуг;

в) служит лишь для компенсации снижения наемной платы, предоставленной ранее за счет частичного переноса обычных для рынка расходов на финансирование на более поздний период, и установленной заранее известным нанимателю графиком платежей;

г) компенсирует лишь увеличение стоимости капитала, подвергающегося риску;

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 30 июля 2012 г. № Ф09-5291/10 по делу № А71-9540/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Швейцарский обязательственный закон. Федеральный закон от 30 марта 1911 г. о дополнении Швейцарского гражданского кодекса (Часть пятая: Обязательственный закон) (по состоянию на 1 марта 2012 г.) / пер. с нем., фр. [Гайдаенко Шер Н.И., Шер М.]. М., 2012.

д) не превышает лимиты, которые объединения наймодателей и нанимателей или организации, защищающие схожие интересы, рекомендуют в своих рамочных договорах.

Также необходимо установить случаи, предусматривающие повышение арендной платы:

1) договор аренды транспортных средств с экипажем должен быть заключен не менее чем на 2 года;

2) арендная плата повышается не чаще одного раза в год;

3) размер повышения арендной платы установлен в рублях (согласно п. 1 ст. 317 ГК РФ денежные обязательства должны быть выражены в рублях, однако использование иностранной валюты, а также платежных документов в иностранной валюте при осуществлении расчетов на территории Российской Федерации по обязательствам допускается в случаях, в порядке и на условиях, определенных законом или в установленном им порядке (п. 3 ст. 317 ГК РФ);

4) арендодатель вправе повысить арендную плату в любой период со следующей допустимой даты. Арендодатель обязан указать причину повышения арендной платы.

Арендатор несет расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, в том числе расходы на оплату топлива и других расходуемых в процессе эксплуатации материалов и на оплату сборов (ст. 636 ГК РФ). В морском праве также на фрахтователя возложены обязанности оплачивать расходы и сборы, связанные с его коммерческой эксплуатацией: стоимость бункера, топлива, воды, лоцманских, маячных и других сборов, стоимость погрузки, укладки, выгрузки, подстилки и др. (п. 1 ст. 204 КТМ РФ).

Расходы и сборы, связанные с коммерческой эксплуатацией, представляют собой расходы на оплату расходуемых в процессе эксплуатации транспортного средства материалов: горюче-смазочных материалов, подлежащих

регулярной замене узлов, деталей и принадлежностей¹; платежи за пользование платной автомобильной дорогой и автомобильной дорогой, содержащей платный участок², и т.п. Данные расходы возлагаются на арендатора, так как напрямую зависят от его активности в пользовании арендованным транспортным средством³.

Указанные нормы являются диспозитивными и применяются, если стороны в договоре не предусмотрели иное. Например, расходы на оплату горюче-смазочных материалов могут быть возложены на арендодателя. Рассмотрим пример из практики. Стороны согласовали в договоре следующий порядок расчета: «арендная плата состоит из собственно арендных платежей и платы за предоставление услуг по управлению транспортными средствами согласно путевым листам и действующим тарифам с учетом колебания цен на ГСМ». В силу п. 2.1.6 арендодатель обязан обеспечивать автомобиль топливом и иными расходными материалами.

Из толкования условий договора следует, что на арендодателя возложена обязанность обеспечить автомобиль топливом в процессе его использования арендатором, а арендатор должен возместить арендодателю его расходы по оплате топлива в составе арендной платы согласно «действующим тарифам с учетом колебания цен на ГСМ».

Из договора аренды не ясно, что стороны подразумевали под «действующими тарифами», поскольку к спорным правоотношениям закон не предусматривает применение цен (тарифов, расценок, ставок и т.п.), устанавливаемых или регулируемых уполномоченными на то государственными органами (абз. 2 п. 1 ст. 424 ГК РФ). Таким образом, п. 4.1 договора не позволяет определить ни размер арендной платы, ни порядок его определения.

¹ См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / под ред. П.В. Крашениникова. С. 294.

² См.: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5553; 2014. № 6, ст. 566.

³ См.: *Ем В.С.* Указ. раб. С. 112.

При изложенных обстоятельствах судебные акты следует отменить, дело направить на новое рассмотрение, в ходе которого суду необходимо проверить наличие правовых оснований для взыскания спорной суммы¹.

Однако если по договору аренды транспортных средств с экипажем расходы на оплату горюче-смазочных материалов возложены на арендодателя, то данный договор может быть переквалифицирован в договор перевозки. Например: между предпринимателем (арендодатель) и ООО (арендатор) заключен договор аренды транспортных средств с экипажем. Суд апелляционной инстанции правомерно исследовал указанный вопрос и пришел к выводу, что данный договор следует квалифицировать в качестве договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу.

Сторонами допущено отступление от диспозитивного правила ст. 636 ГК РФ, поэтому все расходы по горюче-смазочным материалам возложены на предпринимателя. Подобное решение вопроса (включение в состав платы по договору и расходов на горюче-смазочные материалы) соответствует правилам договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, где маршрут определен заранее в договоре.

Данные обстоятельства подтверждены материалами дела, и жалобы заявителем не опровергнуты. Вывод суда о том, что договор не может быть квалифицирован в качестве договора аренды, а относится к договору фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, соответствует закону и является правильным.

Арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду, если договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное.

Необходимо отметить, что в соответствии со ст. 615 ГК РФ арендатору следует иметь в виду, что договор субаренды не может быть заключен на срок,

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 19 марта 2009 г. по делу № А18-216/2008. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

превышающий срок договора аренды, и к нему применяются правила о договорах аренды, если иное не установлено законом или иными правовыми актами.

Арендатор в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, назначению транспортного средства (ст. 638 ГК РФ).

В отношении с третьими лицами арендатор выступает в качестве арендодателя (субаренда) или в качестве перевозчика грузов, багажа и пассажиров (договорные отношения) или в качестве владельца транспортного средства (деликтные обязательства).

Однако в договоре аренды транспортных средств с экипажем стороны могут предусмотреть иное условие, т.е. запрет на передачу транспортного средства в субаренду. Так, например, в п. 2.2.3 договора аренды, заключенного между гражданином А. (арендодатель) и ООО (арендатор) контрагенты установили запрет для арендатора передавать транспортное средство третьим лицам.

Поскольку основной договор аренды содержит прямой запрет на сдачу транспортного средства третьим лицам, однако в нарушение этого запрета ООО передало автомобиль в субаренду ОАО, следовательно, договор субаренды в силу ст. 168 ГК РФ представляет собой ничтожную сделку и не влечет возникновения у субарендатора гражданских прав и обязанностей, в том числе и обязанности по внесению арендной платы (п. 2 ст. 307 ГК РФ).

Учитывая изложенное, решение и постановление апелляционной инстанции являются законными и отмене не подлежат, оснований для удовлетворения кассационной жалобы не имеется¹.

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 31 октября 2005 г. № Ф09-3554/05-С4 по делу № А60-9256/2005-С3. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Таким образом, если договором установлен запрет на передачу транспортного средства в субаренду, то заключенный договор субаренды является ничтожным.

По договору аренды транспортных средств с экипажем на арендатора возлагается ответственность за гибель или повреждение транспортного средства. Так, арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если не докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды (ст. 639 ГК РФ).

Однако в судебной практике имеют место случаи, когда арендатор освобождается от ответственности. Так, ЗАО обратилось в суд с иском к ООО о взыскании стоимости башенного крана в размере 2 563 560 руб.

Судом установлено и следует из материалов дела, что истец предоставил ответчику в эксплуатацию башенный кран с обслуживающим персоналом для выполнения строительного-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ. Управление башенным краном осуществляла крановщица Р., состоящая в трудовых отношениях с ЗАО в соответствии с трудовым договором и приказом о приеме на работу.

Кран башенный, поврежденный в результате аварии, демонтирован и списан. Истец свои требования мотивировал тем, что, допустив крановщицу Р. к башенному крану в нерабочее время без согласования с собственником крана, ответчик нарушил условия договора о предоставлении в эксплуатацию башенного крана с обслуживающим персоналом (не обеспечил охрану крана), вследствие чего произошла авария – падение крана и далее – потеря его товарной ценности (восстановлению не подлежит), и просил взыскать с ответчика сумму реального ущерба.

Отказывая истцу в удовлетворении его требований, суд исходил из следующего: из ст. 639 ГК РФ, а также п. 4.1.3, 4.1.5 договора о предоставлении в эксплуатацию башенного крана с обслуживающим персоналом ЗАО обязуется осуществлять производственный контроль и надзор за эксплуата-

цией и обслуживанием башенного крана; обеспечивать выполнение обслуживающим персоналом Правил техники безопасности, охраны труда и окружающей среды в соответствии с п. 9.4 ПБ 10-382-00.

Поскольку предъявленные к взысканию убытки служат главным образом следствием неисполнения истцом требований закона и условий договора, в том числе и следствием действий крановщика, являющегося работником истца, в удовлетворении заявленных требований истцу отказано правомерно¹.

По окончании срока действия договора фрахтования на время фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в том состоянии, в котором оно было получено фрахтователем, с учетом нормального износа судна. При несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, установленную тайм-чартером (пп. 2, 3 ст. 204 КТМ РФ).

¹ См.: Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 26 октября 2011 г. по делу № А72-626/2011. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ГЛАВА 2. АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ЭКИПАЖЕМ ПО ПРАВУ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

§1. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Германии

В Германском Гражданском уложении от 18 августа 1896 г.¹ (далее – ГУ Германии) в гл. III кн. II выделены параграфы, посвященные найму и аренде. Законодатель разделил два этих понятия. Так, по договору найма наймодаделец обязуется предоставить нанимателю вещь во временное пользование. Наниматель обязан выплачивать наймодателю условленную плату (ст. 535 ГУ Германии). В свою очередь по договору аренды арендодатель обязуется предоставить арендатору на время аренды пользование арендованным предметом и право потребления его плодов, если последние могут быть отнесены к доходу, извлекаемому при надлежащем ведении хозяйства. Арендатор обязан вносить арендодателю условленную арендную плату (ст. 581 ГУ Германии).

Чаще всего арендовались земельные участки, а нормами о найме регулировались иные отношения, что прямо было закреплено в п. 2 ст. 581 ГУ Германии, а именно к аренде, за исключением аренды земли, соответственно применяются предписания о найме, если из ст. 582–584 не следует иное.

Таким образом, в ГУ Германии договор аренды транспортных средств не был выделен ни в отдельную главу, ни в отдельный параграф. Следовательно, при заключении данного договора стороны руководствовались общими положениями договора найма, а именно гл. III кн. II ГУ Германии.

Невозможно не заметить, что из понятия «договор найма» транспортное средство предоставляется только в пользование. Однако в ст. 868 ГУ Германии предусмотрено, что, если лицо владеет вещью в качестве аренда-

¹ См.: Германское гражданское уложение от 18 августа 1896 г. URL: <http://constitutions.ru> (дата обращения: 25.12.2013).

тора, нанимателя или на основании иного подобного правоотношения, в силу которого оно вправе или обязано по отношению к другому лицу временно владеть определенной вещью, последнее также является владельцем (опосредованное владение). В.А. Савельев отмечает, что впервые германский законодатель в ГУ Германии расширил область владения. Владельцами была признана такая категория лиц, которая обладала вещами на договорной основе (арендаторы, наниматели и т.п.). Таким образом, было ликвидировано традиционное деление на собственно владение и держание, являющееся обладанием вещами без владельческой воли. Это весьма существенно для понимания социального значения и оценки германского владения¹.

Таким образом, можно заключить, что арендатор обладает как правом временного пользования, так и правом опосредованного владения транспортным средством.

Согласно ст. 611 ГУ Германии лицо по трудовому договору, дающее согласие на определенную работу, обязуется произвести ее, а другая сторона – выплатить установленное вознаграждение. Предметом трудового договора может быть выполнение работ любого вида.

Договор аренды транспортных средств в Германии регулируется нормами о найме вещей и найме услуг.

Развитие института аренды транспортных средств с экипажем наглядно представлено в морском праве Германии. В Германском торговом кодексе (далее – ТК Германии)² договор тайм-чартер выделен в гл. II разд. III кн. V ТК Германии. Так, согласно ст. 557 ТК Германии по договору фрахтования судна на время судовладелец обязуется предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа в пользование на определенный срок, а на арендодателя возлагаются обязанности перевезти груз или пассажиров или предоставить иные услуги.

¹ См.: *Савельев В.А.* Германское гражданское уложение. М., 1983. С. 9.

² *Handelsgesetzbuch: Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1 aus 10 mai 1897 г. (anderungen 2 oktober 2013 г.).* URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html> (дата обращения: 25.12.2013).

Следовательно, на судовладельца возлагаются обязанности по обеспечению или принятию пассажиров или товаров на судно и иные услуги. Более того, обязанность транспортировать и грузить товары или пассажиров придает данному договору характер грузового чартера¹.

Некоторые авторы рассматривают тайм-чартер как аренду судна с услугами экипажа, другие считают, что он представляет собой отдельный вид договора². Существуют и иные точки зрения: тайм-чартер понимается как обогащенный договор перевозки³; в договоре тайм-чартер элементы рейсового чартера исключают элементы аренды⁴.

В отечественной литературе договор тайм-чартер в Германии определяют как «договор, однотипный с рейсовым чартером»⁵.

На договор тайм-чартер распространяются положения ст. 537-551, 557–570, 557–569 ТК Германии. Как правило, он заключается на основе различных стандартных проформ, таких как универсальный тайм-чартер «Балтайм» БИМКО, также правительственная проформа тайм-чартера «New York Produce Exchange», универсальный тайм-чартер для контейнеровозов «Boxtime» и т.д.

Так как на судовладельца, помимо передачи судна во временное пользование и предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации, возлагаются еще обязанности по перевозке товаров или пассажиров, то, следовательно, данные права и обязанности, а также ответственность сторон яв-

¹ Klaus Ramming Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe // Zeitschrift für Schifffahrtsrecht. 2009. № 133. S. 357–380.

² Ausführlich Ramming (in: Lagoni/Paschke [Hrsg.], 20 Jahre Seerechtswissenschaft an der Universität Hamburg, Beiträge aus Anlass des 20jährigen Bestehens des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg, 2005). S. 67–87.

³ Klaus Ramming Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe // Zeitschrift für Schifffahrtsrecht. 2009. № 133. S. 357–380.

⁴ Constantin Breitzke Die Rechtsnatur der Zeitcharter: Dargestellt am Standardformular der Boxtime. URL: <http://www.openisbn.com/preview/3825887049/> (дата обращения: 25.12.2013).

⁵ См., например: Косовская В.А. Морская перевозка груза как частноправовой институт. URL: <http://www.rulit.net/books/morskaya-perevozka-gruza-kak-chastnopravovoj-institut-read-295735-1.html> (дата обращения: 25.12.2013).

ляются особенностями договора тайм-чартер, отличающими его от подобного вида договора других стран.

Так, права и обязанности сторон в договоре тайм-чартер можно разделить на общие (присущие большинству договоров данного вида) и специальные (особенности договора тайм-чартер в Германии).

Общие права и обязанности, ответственность судовладельца:

1) на судовладельца возлагаются обязанности по обеспечению управления судна и технической эксплуатации (п. 2 ст. 561 ТК Германии);

2) судовладелец должен предоставить фрахтователю судно в мореходном состоянии с экипажем в определенное время и место. Если судовладелец не предоставляет судно с экипажем в определенный срок и место, то фрахтователь имеет право расторгнуть договор без уведомления судовладельца (ст. 559 ТК Германии);

3) на судовладельца возлагаются обязанности по оплате расходов на содержание членов экипажа судна, страхования судна, оборудование и т.д. (п. 1 ст. 564 ТК Германии).

Специальные права и обязанности, ответственность судовладельца:

1) судовладелец обязан привести судно, предназначенное для перевозки груза и товаров, в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю (ст. 560 ТК Германии);

2) если судно предназначено для доставки товаров, то оно используется для погрузки и отгрузки товаров. Судовладелец должен заботиться о том, чтобы загрузка не ухудшала мореходность судна (ст. 563 ТК Германии);

3) судовладелец по тайм-чартер имеет залоговое право на имущество фрахтователя, которое находится на борту судна, в том числе топлива. Однако нормы ГК Германии, регулирующие добросовестное приобретение имущества, не применяются в данном случае (ст. 566 ТК Германии). Судовладелец, имеющий залоговое право на имущество фрахтователя, может отказаться от выдачи данного имущества или коносамента до тех пор, пока фрахтователь не выплатит фрахт (ст. 565 ТК Германии);

4) так как на судовладельца, помимо передачи судна во временное пользование, возлагается обязанность по перевозке груза или пассажиров, следовательно, на арендодателя возлагается ответственность за повреждение груза¹.

Согласно ст. 547 ТК Германии, убытки за нарушение обязанностей по тайм-чартер регулируются общими нормами об обязательствах, предусмотренными ГК Германии. Таким образом, по договору тайм-чартер ограничение ответственности за повреждение груза на данный договор не распространяется, если соглашением сторон не предусмотрено иное².

Общие права и обязанности, ответственность фрахтователя:

1) имеет право использовать транспортное средство по назначению и в соответствии с договором, а именно для перевозки пассажиров, грузов и т.п.;

2) наделен правомочием отдавать распоряжения экипажу транспортного средства по его коммерческой эксплуатации;

3) имеет право сдавать судно третьим лицам (п. 3 ст. 561 ТК Германии);

4) обязан оплачивать расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна (п. 2 ст. 564 ТК Германии);

5) обязан уплатить фрахт. Он освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. Если договорное использование судна уменьшается, следовательно, уменьшается и размер фрахта (ст. 565 ТК Германии).

Невыплата фрахта фрахтователем служит основанием не только для возникновения права на возмещение ущерба, но и права на возмещение расходов (ст. 284, 311 ГУ Германии). Помимо этого, нарушение долга может привести к возникновению права судовладельца на досрочное окончание до-

¹ Schottky N. The Reform of German Merchant Shipping Law – Opinions of Associations and their Impact. 2012. S. 30.

² Schottky N. The Reform of German Merchant Shipping Law – Opinions of Associations and their Impact. 2012. S. 31.

говора (ст. 314, 323–325 ГУ Германии). После завершения договорных отношений фрахтователь обязан возвратить судно на согласованное место. Если договор расторгается досрочно, то фрахтователь осуществляет возврат судна там, где оно находится в момент прекращения договора. Сторона, которая досрочно прекращает договор, обязана возместить ущерб другой стороне, причиненный досрочным прекращением договора (ст. 569 ТК Германии).

Специальные права и обязанности, ответственность фрахтователя:

1) на фрахтователя возлагаются обязанности по выбору безопасного порта или якорной стоянки, если он поручает судовладельцу заходить в определенный порт или якорную стоянку (п. 1 ст. 561 ТК Германии);

2) на фрахтователя возлагаются обязанности по оплате портовых сборов, лоцманских сборов, премий для дальнейшего страхования судна и буксирных средств (п. 2 ст. 564 ТК Германии).

Таким образом, институт аренды транспортных средств с экипажем в Германии не выделен как самостоятельный институт. В ГУ Германии данный договор регулируется общими нормами о найме вещей (гл. III кн. II) и найме услуг (гл. VI кн. II).

Необходимо отметить, что в ГУ Германии в основу договорного права был положен принцип свободы договора¹, т.е. «почти все, что касается формы и содержания договора, предоставлено свободному усмотрению сторон»².

В законодательстве Германии ярко проявляется смешанный характер договора тайм-чартер (фрахтование на время), в котором присутствуют как элементы договора аренды, так и элементы договора перевозки. В отличие от российского права тайм-чартер по законодательству Германии имеет следующие особенности: а) судовладелец обязан привести судно, предназначенное для перевозки груза и товаров, в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю; б) если судно предназначено для доставки товаров, то оно используется для их погрузки и отгрузки. Судовладелец должен заботиться о

¹ См.: Савельев В.А. Указ. раб. С. 29.

² Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. 3-е изд., стер. М., 2001. С. 109.

том, чтобы загрузка не ухудшала мореходность судна; в) судовладелец по договору тайм-чартер имеет залоговое право на имущество фрахтователя, которое находится на борту судна, в том числе топлива. Однако нормы ГУ Германии, регулирующие добросовестное приобретение имущества, не применяются в данном случае. Судовладелец, имеющий залоговое право на имущество фрахтователя, может отказаться от выдачи данного имущества или коносамента до тех пор, пока фрахтователь не выплатит фрахт; г) так как судовладельцу, помимо передачи судна во временное пользование, вменяется обязанность по перевозке груза или пассажиров, следовательно, на арендодателя возлагается ответственность за повреждение груза. Таким образом, по договору тайм-чартер ограничение ответственности за повреждение груза на данный договор не распространяются, если соглашением сторон не предусмотрено иное; д) на фрахтователя возлагаются обязанности по выбору безопасного порта или якорной стоянки, если он поручает судовладельцу заходить в определенный порт или якорную стоянку, а также по оплате портовых, лоцманских сборов, премий для дальнейшего страхования судна и буксирных средств.

§ 2. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Испании

Институт аренды транспортных средств с экипажем в Испании, так же как и в других странах континентальной системы права (например Франции, Германии), не выделен в отдельную главу Гражданского кодекса Испании 1889 г. (далее – ГК Испании)¹. Данный институт регулируется общими нормами об аренде и о найме работ и услуг, а именно разд. VI кн. IV ГК Испании. Так, аренда может осуществляться над предметами, производствами или услугами (ст. 1542 ГК Испании). В случае аренды предметов одна из сторон гарантирует дать другой обладание или использование предмета на конкретное время и определенную цену (ст. 1543 ГК Испании). В случае аренды про-

¹ Código Civil Español: Real Decreto de 24.07.1889 a. URL: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/cc.tp.html#c1 (дата обращения: 25.12.2013).

изводства или услуг одна из сторон гарантирует исполнять работу или предоставлять услугу другой за определенную цену (ст. 1544 ГК Испании).

Таким образом, аренда транспортных средств регулируется общими нормами об аренде вещей, а услуги по управлению транспортными средствами и технической эксплуатации — нормами о найме услуг. В силу этого возникает вопрос: является ли договор аренды транспортных средств с экипажем смешанным договором?

Согласно одной из точек зрения договор аренды транспортных средств с экипажем является самостоятельным договором (договор аренды транспортного средства) с дополнительной услугой (услуги экипажа), которая предусмотрена в договоре¹.

Другая точка зрения состоит в том, что данный договор является комбинированным, в котором одна из сторон (арендодатель) берет на себя обязательства по предоставлению транспортного средства и оказывает услуги по его управлению через наемного рабочего, другая сторона выплачивает оговоренную цену².

Аналогичного мнения придерживаются и другие авторы³, например: договор аренды транспортных средств с экипажем является смешанным, так как стороны (а именно предприниматели) заключают договор, по которому предоставляется транспортное средство в сочетании с услугами по управлению и техническому обслуживанию, страхованию транспортного средства, а также на арендодателя возлагается ответственность за транспортное средство и за вред, причиненный им⁴. Например, компания арендодателя принимает на себя обязательства нести финансовый и технический риски, следовательно, поддерживать транспортное средство в надлежащем состоянии, обеспечивая

¹ *Heinrich Lehmann, José Castán Tobeñas*. Tratado de derecho civil: Derecho civil (parte general). Bosch, 1934. P. 10.

² *Bautista A.D.* El arrendamiento de Automóviles. – Murcia: Secretariado de publicaciones Universidad, 1979. P.100.

³ *Cañellas A.M.* Sobre el concepto y regimen juridico del contrato de renting, 2010. P. 25. Rojo Ajuria L. Leasing mobiliario. Madrid: Tecnos, 1987. P. 27.

⁴ *Rojo Ajuria L.* Leasing mobiliario. Madrid: Tecnos, 1987. P. 27.

его нормальную и безопасную эксплуатацию, а также нести ответственность за вред, причиненный транспортным средством третьим лицам¹.

Таким образом, на арендодателя, помимо передачи транспортного средства, возлагаются обязанности обслуживания транспортного средства (услуги по управлению и технической эксплуатации), которые отражены в договорах², а также в ст. 1554 ГК Испании и судебной практике. Важно отметить, что судебная практика также рассматривает данный договор как смешанный³.

Хотя в литературе чаще всего встречается договор аренды транспортных средств с водителем, подразумеваются не только услуги по управлению транспортным средством, но и его техническая эксплуатация, которая возлагается на арендодателя. Данная обязанность предусматривается либо законодательством, либо соглашением сторон. Например, согласно ст. 1554 ГК Испании арендодатель обязан:

- 1) передать вещь (транспортное средство) во временное владение и пользование арендатору;
- 2) обеспечить нормальную и безопасную эксплуатацию транспортного средства, а также осуществить ремонт и т.п.

В Испании действует Закон от 30 июля 1987 г. «О наземном транспорте»⁴, однако его нормами регулируется только договор аренды транспортных средств без экипажа, аренда транспортных средств с экипажем регулируется иными нормативными актами, например, Приказом Министерства Развития 2008 г. (далее – Приказ 2008 г.)⁵, Королевским указом от

¹ Rojo Ajuria L. *Leasing mobiliario*. Madrid: Tecnos, 1987. P. 27.

² Cañellas A.M. *Sobre el concepto y regimen juridico del contrato de renting*, 2010. P. 25.

³ Cassazione civile de 24 de junio de 1953 (Giustizia civile, 1953-2, n.º1.929, pág. 2.130). URL: <http://www.fomento.es> (дата обращения: 25.12.2013).

⁴ Ley «De ordenacion de los transportes terrestres» de 30.07.1987 a. №16. URL: http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/ArrendVehiculos.htm (дата обращения: 25.12.2013).

⁵ Orden FOM/36/2008. URL: http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm (дата обращения: 25.12.2013).

28 сентября 1990 г. № 1211 «О регулировании Закона о наземном транспорте» (далее – Указ № 1211)¹.

Отличительной чертой договора аренды транспортных средств с экипажем Испании является субъектный состав договора. По общему правилу сторонами договора аренды транспортных средств с экипажем выступают арендодатель и арендатор, а также собственник и фрахтователь. Необходимо отметить, что это могут быть юридические лица или физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя.

Особенность данного института заключается в том, что для осуществления деятельности по предоставлению во временное владение и пользование транспортных средств и услуг по их управлению и технической эксплуатации требуется получение лицензии на осуществление данной деятельности для каждого транспортного средства, выданной государственным либо региональным органом по месту регистрации юридического лица или месту жительства физического лица (ст. 1, 3 Приказа 2008 г.). Для получения лицензии субъекты должны соответствовать следующим требованиям:

1) обладать гражданством государства – члена Европейского Союза (далее – ЕС) или государства, которое не является членом ЕС, но в соответствии с положениями договоров или международных соглашений, заключенных в Испании, может иметь разрешение на постоянное или временное место жительства и работу в данном государстве (п. «b» ст. 5 Приказа 2008 г.). Юридическое лицо должно быть зарегистрировано в Генеральном регистре транспорта (ст. 6 Приказа 2008 г.);

2) выполнение обязательств о налогах, установленных действующим законодательством (п. «с» ст. 5 Приказа 2008 г.). Например, организации или индивидуальные предприниматели должны быть зарегистрированы в налоговом органе; представлять налоговую декларацию в налоговый орган по месту жительства или месту нахождения организации и т.д. (ст. 7 Приказа 2008 г.);

¹ Real Decreto «Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres» de 28.09.1990 a. № 1211. URL: http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm (дата обращения: 25.12.2013).

3) соблюдать трудовые и социальные обязательства, установленные соответствующим законодательством (п. «d» ст. 5 Приказа 2008 г.), в частности, обязательное внесение в Пенсионный фонд, представление документов, касающихся вклада взносов на социальное обеспечение, и т.д. (ст. 8 Приказа 2008 г.);

4) место осуществления арендной деятельности по предоставлению транспортных средств с экипажем должно соответствовать месту регистрации данных транспортных средств (п. «e» ст. 5 Приказа 2008 г.);

5) наличие необходимого количества транспортных средств, которое установлено действующим законодательством (п. «f» ст. 5 Приказа 2008 г.). Предприятия, предоставляющие во временное владение и пользование транспортные средства с экипажем, должны иметь в собственности как минимум 10 транспортных средств, соответствующих требованиям эксплуатации. Данные транспортные средства должны регулярно использоваться в предоставлении услуг для удовлетворения потребностей арендаторов на территориях, на которых они зарегистрированы (ст. 10 Приказа 2008 г.);

б) наличие необходимого штата профессиональных и квалифицированных водителей (п. «g» ст. 5 Приказа 2008 г.). Предприятия, занимающиеся деятельностью по аренде транспортных средств с экипажем, должны иметь не менее двух водителей на три транспортных средства. Водители, в свою очередь, должны иметь водительские права категории ВТР, быть заняты полный рабочий день и зарегистрированы в Пенсионном фонде (ст. 12 Приказа 2008 г.);

7) страхование ответственности за ущерб, который может быть причинен транспортным средством (Закон «О гражданской ответственности и безопасности движения транспортных средств», утвержденный Королевским указом от 29 октября 2004 г. № 8¹) и в связи с эксплуатацией транспортного средства (Королевский указ от 12 сентября 2008 г. № 1507 «О регулировании

¹ Real Decreto Legislativo «Para revisar el texto de la Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor» desde 29.10.2004 a. № 8. URL:<http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911> (дата обращения: 25.12.2013).

обязательного страхования ответственности за ущерб, причиненный транспортным средством»¹). Данные требования также устанавливаются п. «h» ст. 5 Приказа 2008 г.;

8) транспортные средства не должны превышать срок эксплуатации, определенный Министерством развития в зависимости от обстоятельств на рынке (п. «с» ст. 181 Указа № 1211);

9) предоставление при необходимости гаражей или парковочных мест (п. «е» ст. 181 Указа №1211) и т.п.

В Коммерческом кодексе Испании² также существует понятие «договор тайм-чартер». Так, тайм-чартер – это договор, по которому судовладелец или судоходная компания, сохраняя свое владение судном, обязуется за обусловленную сумму (фрахт) предоставить фрахтователю судно в пользование на определенный срок (день, месяц или год) (ст. 934 Коммерческого кодекса Испании). Хотя в самом понятии «договор тайм-чартер» не предусмотрено предоставление вместе с судном услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства, данные обязанности возлагаются на арендодателя. Это вытекает из существа п. 2 ст. 937 Коммерческого кодекса Испании. Так, судовладелец обязан нести все издержки управления судном, а именно заработная плата экипажу, ремонт, страхование судна и т.д.

Договор тайм-чартер в Испании мало чем отличается от тайм-чартер других стран. Данный договор заключается на основе стандартных проформ, например, таких как «BALTIME», «NYPE», «LINERTIME», «SHELL-TIME», «TEXACOTIME», «BIMCHENTIME», «SUPPLYTIME» и т.д.³

Таким образом, договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен как обособленный институт в ГК Испании, а регулируется общими нормами об аренде и о найме услуг, в силу чего является смешанным.

¹ Real Decreto «Por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor» desde 12.09.2008 a. №1507. URL: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2008-14915 (дата обращения: 25.12.2013).

² Código de Comercio de España: real decreto de 22.08.1885 a. URL: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627> (дата обращения: 25.12.2013).

³ *Fernando Sánchez Calero*. El contrato de transporte marítimo de mercancías. Derecho, Transporte. P. 120.

ГК Испании не обособляет договор аренды транспортных средств с экипажем в отдельный вид, а регулирует его общими нормами об аренде вещей и найме услуг. При этом в некоторых нормативно-правовых актах – Королевском указе от 28 сентября 1990 г. № 1211 «О регулировании Закона о наземном транспорте», Приказе Министерства развития 2008 г. «Об аренде транспортных средств» – договор аренды транспортных средств с экипажем выделен в отдельный институт, что придает ему самостоятельный характер.

Одной из главных особенностей данного института в Испании является субъектный состав, т.е. для занятия арендной деятельностью арендодателю (юридическим или физическим лицам, обладающим статусом индивидуального предпринимателя), необходимы лицензии на осуществление деятельности по предоставлению во временное владение и пользование транспортных средств и услуг по управлению и технической эксплуатации транспортных средств.

Договор тайм-чартер заключается на основе стандартных проформ, таких как «BALTIME», «NYPE», «LINERTIME», «SHELL-TIME», «TEXACOTIME», «BIMCHENTIME», «SUPPLYTIME» и т.д.

§3. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Италии

Договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен как самостоятельный договор в Гражданском кодексе Италии (Il Codice Civile Italiano)¹ (далее – ГК Италии). Он регулируется общими положениями об аренде, а именно гл. 4 кн. 3 ГК Италии. Как самостоятельный договор аренда транспортных средств с экипажем выделена в отдельных законах и правилах.

¹ Il Codice Civile Italiano: Approvazione del R.D. 16.03.1942. № 262 (с изм. от 01.03.2000). URL: http://www.jus.unitn.it/cardozo/obiter_dictum/codciv/codciv.htm (дата обращения: 25.12.2013).

На практике часто стороны сами выбирают услуги данного договора, многие компании предоставляют во временное пользование транспортное средство и предлагают свои услуги по его управлению и технической эксплуатации. Так, например компания «LeasePlan» предлагает следующие услуги: арендатор может выбрать пакет «все включено», который предполагает предоставление во временное пользование зарегистрированное транспортное средство; управление и техническое обслуживание; страхование, оплату налога за данное транспортное средство; обслуживание транспортного средства на станциях технического обслуживания; оплату штрафов; помощь на дороге в течение 24 ч; онлайн сервисы и т.п., а также одно из главных условий – это фиксированная арендная плата, которая устраняет риск нести незапланированные расходы¹.

Данные условия создают альтернативу выбора для сторон в сфере реализации своих гражданских прав и свобод при заключении договора аренды транспортных средств с экипажем.

В Италии широко распространен договор аренды, в котором в качестве арендодателя выступает организация, наделенная государственными органами заключать договор аренды транспортных средств с экипажем, который распространяется на категорию общественного транспорта и является дополнительной услугой общественного транспорта на линии. Предметом такого договора могут служить мотоцикл с коляской, легковые автомобили, автобусы, транспортные средства, которые используются для перевозки пассажиров, грузов, багажа, гужевые транспортные средства и т.п. Свидетельство о регистрации таких транспортных средств выдается на основании лицензии, выданной муниципальными органами (ст. 85 Правил дорожного движения 1992 г. (Nuovo codice della strada)².

¹ Noleggio a lungo termine. URL: http://www.unicreditleasing.it/opencms/site/italy/it/main/prodotti/targato/noleggio_a_lungo_termine.html (дата обращения: 25.12.2013).

² Nuovo codice della strada: Decreto Legislativo 30.04.1992. № 285. URL: http://it.wikisource.org/wiki/D.Lgs._30_aprile_1992,_n._285_-_Nuovo_codice_della_strada (дата обращения: 25.12.2013).

Заключение, исполнение и прекращение подобных видов договоров регулируется Правилами дорожного движения 1992 г., Правилами «Регулирование службы аренды транспортных средств с экипажем» 2013 г. (Regolamento per la disciplina del servizio di noleggio veicoli con conducente)¹, Правилами «Перевозка пассажиров на транспортном средстве, взятом в аренду с экипажем» 2007 г. (Regolamento per l'esercizio del servizio trasporto di persone mediante noleggio di veicoli con conducente)².

Особую роль договор аренды транспортных средств с экипажем играет в морском праве Италии. Аренда судна с экипажем широко распространена в области морского и водного туризма и регулируется нормами Морского кодекса Италии 2005 г. (Codice della nautica da diporto)³ (далее – Кодекс 2005 г.), а аренда судна без экипажа чаще всего используется для коммерческих целей и регулируется нормами Кодекса торгового мореплавания Италии 1942 г. (Codice della navigazione) (далее – Кодекс 1942 г.)⁴.

В ст. 42 Кодекса 2005 г. дается определение аренды транспортных средств с экипажем, а именно договор, по которому одна сторона обязуется предоставить другой во временное пользование транспортное средство за определенную плату. В п. 2 данной статьи указано, что вместе с транспортным средством предоставляется экипаж, который осуществляет управление и техническую эксплуатацию транспортного средства, а также несет ответственность и риски.

¹ Regolamento per la disciplina del servizio di noleggio veicoli con conducente: Approvato con D.C.C. 29.10.2013. № 31. URL: <http://www.comunenevianolecce.it/regolamenti/Regolamento%20per%20la%20disciplina%20del%20servizio%20di%20noleggio%20veicoli%20con%20conducente.pdf> (дата обращения: 25.12.2013).

² Regolamento per l'esercizio del servizio trasporto di persone mediante noleggio di veicoli con conducente: Approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale 21.12.2007. № 80. URL: http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it/Engine/RAServeFile.php/f/noleggio_veicoli_conducente.pdf (дата обращения: 25.12.2013).

³ Codice della nautica da diporto: Decreto legislativo 18.07.2005. № 171. URL: <http://www.altalex.com/index.php?idnot=9868> (дата обращения: 25.12.2013).

⁴ Codice della navigazione: Approvato con R.D. 30 marzo 1942. № 327 (modificato il 23 settembre 2013 г.). URL: <http://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm> (дата обращения: 25.12.2013).

Права и обязанности сторон по договору аренды транспортных средств с экипажем Италии схожи с подобными правами и обязанностями в Российской Федерации и других странах. Так, на арендодателя возлагаются обязанности по предоставлению транспортного средства во временное пользование (транспортное средство должно быть в надлежащем состоянии), по предоставлению услуг членов экипажа по управлению и технической эксплуатации, необходимых документов по навигации, а также по страхованию транспортного средства (ст. 45 Кодекса 2005 г.). На арендатора возлагаются обязанности по использованию судна по назначению, оплате арендных платежей и т.п. Кроме того, нормы ст. 46 Кодекса 2005 г. регулируют обязанности экипажа. Так, экипаж должен осуществлять управление в соответствии с целями договора и обладать лицензией на управление ТС.

Глава 1 кн. 3 Кодекса 1942 г. посвящена договору аренды транспортных средств. Согласно ст. 376 при аренде судна одна из сторон (арендодатель) предоставляет в пользование другой (арендатору) судно на время за определенную плату.

Как видно из определения, арендодателю предоставляется только судно, услуги по управлению не оказываются. Также об этом свидетельствуют нормы ст. 379 Кодекса 1942 г. Так, на арендодателя возлагаются обязанности по предоставлению судна во временное пользование в мореходном состоянии, необходимых документов для навигации, а также обязанности по обеспечению всех ремонтных работ, связанных с форс-мажорными обстоятельствами или износом судна при нормальной эксплуатации арендатором. Таким образом, на арендодателя возлагаются обязанности по эксплуатации транспортного средства, а не по управлению. Это свидетельствует о том, что нормы данной главы регулируют договор аренды транспортных средств без экипажа.

Однако некоторые авторы отмечают, что указанные нормы также регулируют договор аренды транспортных средств с экипажем. Как уже отмечалось, аренда судна с экипажем широко распространена в области водного ту-

ризма, а аренда судна без экипажа чаще всего используется для коммерческих целей. В обоих случаях арендатор становится по сути владельцем судна, который управляет кораблем, как считает нужным (своими силами или с помощью экипажа). Арендодатель предоставляет судно во временное пользование за арендную плату¹.

Законодатель Италии отнес договор тайм-чартер (*Noleggjo a tempo*) к договору фрахтования, которому посвятил гл. 2 кн. 3 Кодекса 1942 г. Помимо тайм-чартер, он также выделил в данной главе рейсовый чартер (*Noleggjo a viaggio*). Согласно ст. 384 Кодекса по договору фрахтования одна сторона обязуется предоставить другой стороне за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Многие авторы отмечают, что истинная цель договора тайм-чартер – предоставление собственником судна во временное пользование фрахтователю с услугами по управлению и технической эксплуатации для перевозки пассажиров, грузов и т.п.²

Другие исследователи считают, что договор тайм-чартер представляет собой договор фрахтования³. Так, по договору аренды передача судна во временное пользование и предоставление услуг экипажа являются основными обязательствами договора, а по договору фрахтования на время не предусмотрена передача судна и предоставление экипажа. Судовладелец осуществляет поездки самостоятельно, т.е. в аренде судна с экипажем предметом выступает само судно, а по договору фрахтования на время – услуга (перевозка груза). Еще одно различие состоит в том, что при аренде

¹ *Demanio Marittimo*. I contratti di locazione – noleggio – trasporto. URL: <https://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&ved=0CGQQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.demaniomarittimo.com%2Ftrattati%2Flocazione%2520noleggio%2520e%2520trasporto.doc&ei=DI5BU5TMJYKK5ATijoD4CQ&usg=AFQjCNErHDS8f7tew2r9bbodk9cdpo81aA&cad=rjt> (дата обращения: 25.12.2013).

² *Giorgio Berlingieri*. Natura giuridica del contratto di noleggio a tempo. - Tipografico A. Cortellezzi, 1914. P. 24. Contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile. URL: <http://www.sapere.it/sapere/strumenti/studifacile/diritto/Diritto-privato-della-navigazione/La-navigazione/Contratti-di-utilizzazione-della-nave-e--dell-aeromobile.html> (дата обращения: 25.12.2013).

³ См.: *Leopoldo Tullio*. Contratto di noleggio. Milano: Dott A. Ciuffre Editore, 2006. P. 397.

экипаж зависит от арендатора, а при фрахтовании на время – собственника судна¹.

Основные различия тайм-чартер и рейсового чартера состоят в том, что в первом случае судно переходит фрахтователю во временное пользование в течение времени, оговоренного в договоре, а при рейсовом чартере – на время перевозки груза, багажа или пассажиров.

Хотя нормы, регулирующие договор тайм-чартер и содержатся в главе «Фрахтование», тайм-чартер относится к договору аренды, а не перевозки, что подтверждается правами и обязанностями арендодателя, которые свойственны договору аренды. Так, первичная обязанность арендодателя – это поставить корабль в мореходное состояние и поддерживать его в надлежащем рабочем состоянии в течение всего срока действия договора, охватывающего расходы на экипаж, страхование, техническое обслуживание и т.д.

На арендодателя возлагаются такие основные обязанности, как предоставление судна в мореходном состоянии, поддержание его в надлежащем состоянии в течение всего срока действия договора, услуги членов экипажа, а также предоставление необходимых документов, страхование и т.д. (ст. 386 Кодекса 1942 г.).

По договору тайм-чартер, если на момент заключения договора собственнику судна стало известно о том, что осуществление поездки может привести к порче судна или возникновению опасности для людей, собственник вправе не заключать такой договор. Также он вправе не заключать договор в случае если время поездки превышает время, указанное в договоре (ст. 388 Кодекса 1942 г.).

Если во время поездки время последнего путешествия превышает срок, указанный в договоре, собственник вправе требовать возмещения убытков в

¹ *Demanio Marittimo*. I contratti di locazione – noleggio – trasporto. URL: <https://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&ved=0CGQQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.demaniomarittimo.com%2Ftrattati%2Flocazione%2520noleggio%2520e%2520trasporto.doc&ei=DI5BU5TMJYKK5ATijoD4CQ&usg=AFQjCNErHDS8f7tew2r9bbodk9cdpo81aA&cad=rjt> (дата обращения: 25.12.2013).

двойном размере за период времени, превышающий срок действия договора (ст. 389 Кодекса 1942 г.).

На фрахтователя, помимо расходов, связанных с коммерческой эксплуатацией (данные расходы могут представлять собой расходы на якорь, канал и т.п.), возлагаются расходы на необходимый запас топлива, воду, смазочные материалы, которые необходимы для работы двигателя и вспомогательных установок борта (ст. 387 Кодекса 1942 г.).

Договор тайм-чартер чаще всего заключается в стандартных проформах «ВМСО» и «NYPE».

Аренда воздушного судна с экипажем содержится в гл. 1 разд. 1 кн. 3 Кодекса 1942 г.

Аренда и фрахтование на время воздушных судов с экипажем регулируются нормами ст. 376–383 Кодекса 1942 г., т.е. нормами, применяющимися к аренде и фрахтованию на время морских судов указанного Кодекса, которые уже были рассмотрены в данном параграфе. Отличия состоят лишь в форме договора. Договор тайм-чартер и договор аренды воздушного судна с экипажем заключаются в письменной форме. В договоре тайм-чартер должны быть указаны элементы идентификации, национальности, объема судна; имена судовладельца и фрахтователя; имя командира; сумма фрахта; срок действия договора или информация о предстоящих путешествиях.

Однако имеют место случаи, когда письменная форма не требуется: когда договор тайм-чартер заключается на судно с валовой вместимостью не более 25 т, если в парусе, или в 10, если в механической движущей силе (ст. 385 Кодекса 1942 г.), а при аренде воздушного судна с экипажем, если договор заключается сроком менее 6 мес. Важно отметить, что если заключается договор на срок свыше 6 мес., он должен быть зарегистрирован в национальном реестре воздушных судов и получить свидетельство о регистрации (ст. 939 Кодекса 1942 г.).

Анализ законодательства Италии позволил прийти к выводу, что договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен как самостоятель-

ный договор в ГК Италии. Он регулируется общими положениями об аренде, а также отдельными законами и правилами.

В Италии широко распространен договор аренды, в котором в качестве арендодателя выступает организация, наделенная государственными органами правом заключать договор аренды транспортных средств с экипажем, который распространяется на категорию общественного транспорта и является дополнительной услугой общественного транспорта на линии. Предметом данного договора выступают такие транспортные средства, как мотоцикл с коляской, легковые автомобили, автобусы, транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров, грузов, багажа, гужевые транспортные средства и т.п.

Аренда судна с экипажем широко распространена в области морского и водного туризма и регулируется нормами Морского кодекса Италии 2005 г., а аренда судна без экипажа чаще всего используется для коммерческих целей и регулируется нормами Кодекса торгового мореплавания Италии 1942 г.

В Кодексе торгового мореплавания Италии 1942 г. договор фрахтования разделен на два вида: тайм-чартер и рейсовый чартер. Таким образом, законодатель отнес договор тайм-чартер к договору фрахтования (перевозки), хотя в литературе мнения по этому поводу расходятся. Одни авторы относят данный договор к аренде, другие — к договору фрахтования. Исследование показало, что основные права и обязанности сторон по указанному договору соответствуют основным правам и обязанностям по договору аренды. Например, арендодатель обязан предоставить во временное пользование судно в мореходном состоянии, поддерживать его в надлежащем рабочем состоянии в течение всего срока действия договора, охватывающего расходы на экипаж, страхование, техническое обслуживание и т.д.

Тайм-чартер заключается на основе таких проформ, как ВІМСО и NYPE.

Хотя договор аренды воздушного судна с экипажем выделен как отдельный договор в Кодексе торгового мореплавания 1942 г., он регулируется

положениями, применяемыми к аренде морского судна и фрахтования. Исключения составляют нормы о форме договора.

Таким образом, основные особенности договора аренды транспортных средств с экипажем состоят в следующем:

1. В зависимости от субъектного состава: помимо того, что субъектами по данному договору являются юридические и физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, в качестве субъекта выступает и организация, наделенная государством правом заключать договор, который распространяется на категорию общественного транспорта и является дополнительной услугой общественного транспорта на линии.

2. В зависимости от формы договора: договор аренды транспортных средств с экипажем заключается в письменной форме. Однако существуют исключения: при заключении договора тайм-чартер на судно с валовой вместимостью не более 25 т, если в парусе, или в 10 т, если в механической движущей силе; при заключении аренды воздушного судна с экипажем на срок менее 6 мес. (если заключается договор на срок свыше 6 мес., договор должен быть зарегистрирован в национальном реестре воздушных судов и получить свидетельство о регистрации).

3. Договор тайм-чартер отнесен законодателем к договору фрахтования (перевозки).

§4. Аренда транспортных средств с экипажем по праву Франции

Как уже отмечалось, Гражданский кодекс Франции (далее – ГК Франции)¹ не выделяет в отдельную главу договор аренды транспортных средств с экипажем. Возникает вопрос: какими нормами ГК Франции будет регулироваться институт аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации?

¹ Code civil of France: Coudere, D. 1975. Chro N. 249; 1977. Chro N. 183. URL: <http://constitutions.ru/archives/416> (дата обращения: 25.12.2013).

В ГК Франции договор найма делится на два вида: найм вещей и найм работы (ст. 1710), которые в свою очередь подразделяются еще на несколько отдельных видов:

- 1) наем домов и движимого имущества;
- 2) наем сельскохозяйственных земель;
- 3) наем работ и услуг;
- 4) наем животных, выгода от которых делится между собственником и тем, кому эти животные переданы в пользование.

Так, согласно ст. 1713 ГК Франции можно арендовать любые виды вещей, как движимых, так и недвижимых. По гражданскому законодательству Франции любые транспортные средства относятся, в отличие от российского права, исключительно к движимым вещам. Морские и речные суда, паромы и вообще всякого рода оборудование, не укрепленное на столбах и не составляющее части дома, являются движимым имуществом (ст. 531).

Следовательно, договор аренды транспортных средств будет регулироваться общими нормами о найме вещей. В соответствии со ст. 1709 ГК Франции по договору найма вещей одна сторона обязуется предоставить другой стороне пользование вещью в течение определенного времени за определенную цену, которую другая сторона обязуется уплатить.

Необходимо отметить, что по договору найма предоставляется только право пользования транспортным средством нанимателю, правом владения обладает только собственник. Согласно ст. 1779 ГК Франции найм работ и услуг состоит из трех видов:

- 1) наем рабочих, которые предоставляют кому-либо свои услуги;
- 2) наем перевозчиков, как по земле, так и по воде, принимающих на себя обязанность перевозки людей или товаров;
- 3) наем архитекторов, производителей работ и техников для проведения исследований или подрядных работ.

Еще в ст. 1 титула I кн. III Ордонанса «О морской торговле»¹ 1681 г. (далее – морской Ордонанс 1681 г.) не было четкого разграничения чартера, договора фрахтования и договора аренды судна. Любое соглашение о найме судна, называемое чартером, договором фрахтования или арендой, должно составляться в письменной форме и заключаться между торговцами и капитаном либо собственником судна.

Также согласно ст. 1 титула II кн. III морского Ордонанса 1681 г. наем судов, называемый фрахтованием или арендой, регулировался чартером или коносаментом, независимо от того, было судно нанято полностью или частично, на один рейс или ежемесячно, с указанием или без указания груза, с оплатой из расчета за 100 фунтов, за 2000 фунтов или за грузовой отсек, или же исходя из какого-либо иного возможного способа исчисления.

В дальнейшем данные статьи вошли с небольшими изменениями в Коммерческий кодекс Франции 1807 г. (далее – КК Франции 1807 г.)². Однако в данном Кодексе также не было четкого разграничения между несколькими видами договоров, а именно чартера, договора фрахтования и аренды.

Указанный договор найма в морском праве представлял собой не только договор о полном или частичном найме судна, но и являлся составным договором, куда также входили: договор о найме услуг (поскольку капитан и его команда оказывали отправителю услуги по перевозке груза); договор перевозки; договор поручения (так как капитан принимал на себя обязательство действовать в интересах грузоотправителя); договор хранения (поскольку капитан принимал на себя обязательство сохранить груз в целости)³. То есть законодатель объединяет не только договор перевозки и найма (вещей и услуг), но еще и договор поручения и договор хранения.

¹ См.: Ордонанс 1681 г. «О морской торговле» // Коммерческий кодекс Франции / предисл., пер. с фр., дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М., 2008. С. 1144.

² См.: Коммерческий кодекс Франции 1807 г. // Коммерческий кодекс Франции / предисл., пер. с фр., дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М., 2008.

³ См.: Там же.

В современный период в Коммерческий кодекс Франции 2007 г. (далее – КК Франции 2007 г.)¹ институт аренды транспортных средств с экипажем не вошел.

В свою очередь в ст. 1779 ГК Франции также нечетко прописаны различные виды услуг, а именно: услуги по перевозке пассажиров и грузов (п. 2) и найм услуг рабочих людей (п. 1) применительно к договору аренды транспортных средств с экипажем. В определенной степени сложно квалифицировать правоотношения (установить правовую природу) – какими нормами будут регулироваться отношения по предоставлению услуг по управлению и технической эксплуатации в договоре аренды транспортных средств: нормами о найме движимых вещей и п. 1 ст. 1779 ГК Франции или только нормами п. 2 ст. 1779 ГК Франции?

Традиционно считается, что договор, по которому транспортное средство предоставляется арендатору для пользования, если на собственника возлагаются обязанности по предоставлению экипажа, поддержанию транспортного средства в надлежащем состоянии и возлагается ответственность за данное транспортное средство, признается договором аренды².

Существует несколько признаков, отличающих договор аренды транспортных средств с экипажем от договора перевозки.

Во-первых, самое важное в договоре аренды – это предоставление транспортного средства в пользование арендатору. По договору перевозки предоставляются услуги по перевозке пассажиров и (или) багажа, но не само транспортное средство.

Во-вторых, договор аренды отличается от договора перевозки тем, что по договору перевозки услуги по управлению транспортным средством – это не что иное, как способ исполнения договора³. То есть собственник или эки-

¹ Коммерческий кодекс Франции (Регламентарная часть) / предисл., пер. с фр., дополнение, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М., 2010.

² *Marcel La Haye, Joseph Vankerkhove. Le louage de choses: Les Baux commerciaux Larcier*, 1970. P. 9.

³ De Page, t. IV, n 488 ; Planiol et Ripert, t. X, n 418; Baudry – Lacantinerie, n 1642 ; Bruxelles, 16 mars 1906, B.J., 491; Gand, 14 mars 1953, Bull ass, p. 663obs. G.W.: Comm. Alost, 15 janv. 1935, Jur. comm. Ft., p. 176.

паж осуществляет управление транспортным средством для перевозки пассажиров и грузов, что является неотъемлемой частью договора перевозки, так как без управления транспортным средством невозможно будет осуществить саму перевозку.

Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации носит самостоятельный характер, т.е. можно предположить, что данные отношения регулируются нормами о найме транспортного средства и отдельно заключается договор найма услуг по управлению и технической эксплуатации. Это позволяет сделать вывод о том, что данный договор будет являться смешанным в гражданском праве Франции в отличие от российского права.

По ранее действовавшему российскому законодательству нельзя было говорить о смешанном договоре аренды транспортных средств с экипажем, поскольку в гражданском праве он не выделялся в отдельный урегулированный правом вид, поэтому можно было лишь указывать на схожесть его обязательств с обязательствами, вытекающими из договора о предоставлении услуг, на что, в частности, обращали внимание некоторые специалисты¹.

В современный период согласно п. 3 ст. 421 ГК РФ стороны могут заключить договор, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (смешанный договор). Однако договор аренды транспортных средств с экипажем не является смешанным, так как представляет собой отдельный, самостоятельный вид договора, в который уже входят положения об аренде транспортных средств и услуги экипажа и регулируются одними и теми же нормами § 3 гл. 34 ГК РФ. Аналогичной позиции придерживаются большинство ученых².

В ГК РФ Франции самого понятия «смешанный договор» нет. На практике смешанным договором признается такой договор, который может быть

¹ См., например: *Левенсон Д.С.* Договор аренды транспортных средств. М., 1969. С. 11.

² См., например: *Вавилин Е.В.* Договор аренды транспортного средства с экипажем // Вестник Саратовской государственной академии права. 1999. № 3. С. 16–18; *Гражданское право: учебник. Ч. 2 / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого.* М., 1997. С. 179.

разделен на отдельные договоры¹. Данный договор носит название «смешанный договор»² или «комплексный договор»³. Чаще всего используется термин «смешанный договор», так как он признан судебной практикой⁴.

Необходимо отметить, что в соответствии с правовыми доктринами некоторых европейских государств смешанный договор охватывает выполнение работ и передачу имущества (*Un contrat mixte qui porte à la fois sur l'exécution de travaux et une cession de biens*)⁵. Следовательно, договор аренды транспортных средств с экипажем можно отнести к смешанному договору, так как арендодатель передает в пользование арендатору транспортное средство, также в нем предусмотрено выполнение работ (услуг по управлению и технической эксплуатации). Кроме того, договор является «смешанным», когда его экономическая цель обеспечивается несколькими обязательствами⁶. Как известно, цель договора аренды транспортных средств с экипажем состоит в получении прибыли от арендованного транспортного средства и от предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации.

Таким образом, если договор перевозки, по которому услуги по управлению транспортным средством представляют собой не что иное, как способ исполнения договора, то договор аренды транспортных средств с экипажем – это договор, состоящий из двух различных и самостоятельных договоров и являющийся смешанным, по которому передается транспортное средство в

¹ См.: Pascal Fréchette *La qualification des contrats: aspects pratiques* // *Les Cahiers de droit*, Vol. 51. № 2. 2010. P. 375–424.

² *Gaudemet E.*, note sous Cass.civ. 18 octobre 1911 (S. 1912 I 449) // *Doucet J.P.* Introduction à une classification générale des contrats. URL: http://ledroitcriminel.free.fr/la_sciences_criminelle/articles/classification_contrats.htm (дата обращения: 25.12.2013).

³ *Doucet J.P.* Introduction à une classification générale des contrats. URL: http://ledroitcriminel.free.fr/la_sciences_criminelle/articles/classification_contrats.htm (дата обращения: 25.12.2013).

⁴ Paris 12 juin 1963 (Gaz. Pal. 1963 II 20; D. 1964 472). URL: <http://fr.france-contentieux.com/> (дата обращения: 25.12.2013).

⁵ Directive 71/305/CEE «Notion de marchés publics de travaux» от 26.07.1971. URL: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000696206&dateTexte> (дата обращения: 25.12.2013).

⁶ *Alain Abouattier.* Le particularisme du contrat de croisière maritime: la nature juridique du contrat, 1992. P. 17.

пользование и предоставляются услуги по управлению и технической эксплуатации.

В-третьих, договор считается перевозкой, если экипаж остается под руководством собственника, но данный договор признается арендой, если руководство над экипажем переходит арендатору¹.

Таким образом, договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатацией будет регулироваться нормами о найме движимых вещей и п. 1 ст. 1779 ГК Франции, а нормы п. 2 ст. 1779 ГК Франции регулируют договор перевозки. Хотя в гражданском законодательстве Франции данные договоры соотносятся очень тесно, договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации является самостоятельным и смешанным договором.

Необходимо отметить, что в современном законодательстве Франции институт аренды транспортных средств интенсивно развивается, о чем свидетельствует Транспортный кодекс Франции (далее – ТК Франции), в котором отдельные главы посвящены аренде промышленных (коммерческих) автомобилей, аренде речного судна, аренде морских судов. Аренда воздушных и железнодорожных транспортных средств в ТК Франции не предусмотрена.

Так, положения гл. III («Аренда коммерческих автомобилей») разд. II («Контракты») кн. II («Грузовые автомобильные перевозки») предусматривают, что любая аренда коммерческих транспортных средств с экипажем содержит положения с указанием соответствующих обязательств сторон в отношении условий предоставления водителя и выполнения транспортных операций (ст. L3223-1 ТК Франции). В данной статье указывается, что рассматриваемый договор обеспечивает покрытие затрат на услуги, оказываемые организации.

¹ *Marcel La Haye, Vankerckhove Joseph. Le louage de choses: Les Baux commerciaux – Larcier, 1970. P. 25.*

Важно отметить, что в разделе об аренде коммерческих транспортных средств ТК Франции аренда транспортного средства возможна только с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Однако аренда коммерческих автомобилей регулируется типовыми договорами (ст. L3223-1 ТК Франции), в которых предусматривается аренда транспортных средств, как с предоставлением данных услуг, так и без них.

Следует подчеркнуть, что аренда коммерческих автомобилей осуществляется профессионалами, которые для своих клиентов берут на себя обязанности по осуществлению технических, административных, финансовых функций и гарантируют поддержание в течение конкретного времени и по определенной цене пользование технически-исправными транспортными средствами с учетом потребностей арендаторов («Les loueurs de véhicules industriels sont des professionnels qui assument, pour leurs clients, les fonctions techniques, administratives, financières et d'assistance leur garantissant, pour une durée et un prix convenus, le libre usage de véhicules fiables et adaptés à leurs besoins»)¹.

Во французском законодательстве содержится ряд особенностей института аренды транспортных средств с экипажем, например, в ст. L3223-2 ТК Франции предусмотрено, что если перевозчик не может осуществить договор перевозки собственными средствами, то он может обеспечить выполнение данного договора с помощью аренды коммерческих транспортных средств с экипажем. В этом случае арендодатель имеет право на оплату своих услуг в отношении отправителя и получателя, т.е. перевозчик, который не смог самостоятельно осуществить договор перевозки, или получатель оплачивает аренду транспортного средства и предоставленные услуги по управлению транспортным средством, которые регулируются ст. L3223-1 ТК Франции.

В отличие от российского законодательства, а именно ст. 632 ГК РФ, в которой говорится, что правила о возобновлении договора аренды на неопре-

¹ Federation des entreprises de Transport et Logistique de France «La location de véhicules industriels». URL: <http://lewebpedagogique.com/btstransport/files/2010/03/location-doc-TLF.pdf> (дата обращения: 25.12.2013).

деленный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок (ст. 621 ГК РФ) к договору аренды транспортного средства с экипажем не применяются. В соответствии с п. 1 Типового контракта об аренде коммерческих автомобилей арендатору предоставляется право продлить срок договора аренды в зависимости от обстоятельств.

Арендодатель гарантирует, что транспортное средство, которое сдано в аренду, находится в надлежащем состоянии и соответствует требованиям законов и нормативных актов, включая страхование, управление транспортным средством, техническую эксплуатацию, и т.д. Кроме того, владелец воздерживается от любых действий, которые нарушают пользование арендатора транспортным средством (п. 2).

Еще одна особенность договора аренды коммерческих транспортных средств состоит в том, что текущий ремонт возлагается на арендатора, капитальный ремонт осуществляется арендодателем. Необходимо отметить, что определение характера ремонта между арендатором и владельцем является консенсуальным (п. 3).

Арендатор в целях исполнения договора аренды транспортных средств обязан позволить по просьбе владельца проверить ему в любое время состояние транспортного средства, которое является объектом аренды (п. 4). Также на арендатора возлагаются обязанности незамедлительно уведомить арендодателя о несчастном случае, произошедшем при исполнении договора (п. 5).

Если использование транспортного средства приостанавливается по причинам, не зависящим от арендатора, например, вследствие непреодолимой силы, массовых беспорядков, забастовки и т.д., владелец не имеет права на какую-либо компенсацию (п. 7).

В случае неисполнения арендатором того или иного положения договора арендодатель без ущерба для любых других средств правовой защиты может уведомить в письменной форме арендатора соблюдать положения договора в течение 48 ч с момента получения указания предполагаемого нарушения.

С момента передачи в пользование арендатору транспортного средства с экипажем и до момента его возврата арендодателю арендатору запрещается сдавать транспортное средство в субаренду (за исключением случаев, если арендатор не является индивидуальным предпринимателем и есть формальное согласие владельца). Однако в морском праве предусмотрено, что фрахтователь имеет право сдавать судно в субаренду (ст. L5423-5 ТК Франции).

Договор аренды транспортных средств динамично развивался в морском торговом праве Франции. Морское торговое право Франции (фр. *Droit commercial maritime de France*) – составная часть французского коммерческого права, призванная регулировать в основном отношения, складывающиеся между лицами, которые занимаются коммерческой эксплуатацией морских судов, и лицами, которые пользуются услугами морских перевозчиков для перевозки различных грузов водным путем¹.

До принятия Ордонанса 1861 г. «О морской торговле» (*Ordonnance de la marine*) аренда морских и речных судов во Франции регулировалась различными сборниками морских правил, морскими обычаями, а также нормами, содержащимися в сборниках кутюмов, и судебными актами.

Как уже отмечалось, не было не только четкого разграничения договора найма транспортных средств (вещей и услуг) и договора перевозки, но и законодатель объединял еще несколько видов договора, например договор поручения и договор хранения, предоставляя капитану судна тем самым обширный круг прав и возлагая на него обязанности по данному договору.

Так, капитан судна обладал правом формирования судового экипажа, а также правом выбора и найма кормчего, помощника, моряков и юнг; нес ответственность за все погруженные на судно товары, за которые он должен отчитываться согласно коносаментом (ст. 9 титул I кн. II Ордонанса 1681 г.) и т.п. Однако если капитан находился в месте проживания собственников, он

¹ См.: Коммерческий кодекс Франции / предисл., пер., дополнение, справочный аппарат и комментарии В.Н. Захватаева). М., 2008. С. 20.

должен был это делать по согласованию с ними (ст. 5 титул I кн. II Ордонанса 1681 г.).

На капитана судна возлагались также обязанности по технической эксплуатации судна. Согласно ст. 19 титула I кн. II Ордонанса 1681 г. во время плавания он мог взять денежный заем под залог корпуса и киля судна для ремонта корпуса судна, приобретения провианта и иных необходимых для судна вещей, передать в заклад якорное и грузоподъемное оборудование или продать находящийся на судне товар при условии уплаты за него цены, соразмерной с той, за которую был бы продан оставшийся товар. Коммерческий кодекс Франции 1807 г. ужесточил данное положение. Так, если бы возникла необходимость в ремонте корпуса судна или в закупке провизии, то капитан, составив протокол, подписываемый основными членами экипажа, и получив разрешение коммерческого суда, или, в противном случае, мирового судьи, а за границей – французского консула или, в его отсутствие, местного судьи, мог взять заем под залог корпуса и киля судна, передать в заклад или продать товар в пределах суммы, необходимость которой была установлена (ст. 234).

Необходимо отметить, что в месте проживания собственников судна капитан был не вправе без их согласия выполнять обязанности по содержанию судна, а именно осуществлять ремонт корпуса судна, закупать паруса, такелаж и т.п. Также он не мог брать для этих целей денежные средства за счет стоимости корпуса судна под угрозой осуществления платежа за свой счет (ст. 17 титула I кн. II Ордонанса 1681 г.).

Таким образом, на капитана судна возлагались основные обязанности по управлению и содержанию судна, а также по подбору экипажа. Он нес ответственность не только перед собственником за содержание и сохранность судна, но и перед нанимателем за сохранность, доставку груза и т.п.

В современном законодательстве Франции основные права и обязанности возлагаются на арендодателя и арендатора. В основном они определяются соглашением сторон или типовыми договорами. Так, положения об аренде

речного транспорта содержатся в гл. IV разд. V кн. IV ТК Франции, а именно аренда грузового судна с экипажем включает в себя положения, определяющие обязанности сторон по управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Аренда речного транспорта также осуществляется только с экипажем.

По договору тайм-чартера (фрахтование на время) арендодатель обязуется предоставить фрахтователю судно и услуги членов его экипажа в пользование на определенный срок (L5423-10).

Следует указать, что положения ТК Франции о фрахтовании на время являются дополнением к соглашению сторон. ТК Франции также регулирует некоторые положения, например ответственность сторон. Так, согласно ст. L5423-11 ТК Франции арендодатель несет ответственность за повреждения товаров, если будет установлено, что они возникли из-за невыполнения арендодателем своих обязательств. Однако арендодатель не несет ответственности за повреждения, которые произошли по вине членов экипажа. В свою очередь фрахтователь несет ответственность за повреждения судна из-за его коммерческой эксплуатации (ст. L5423-12 ТК Франции).

Подводя итог вышесказанному, приходим к выводу, что институт аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатацией в ГК Франции не выделен ни в отдельный параграф, ни в отдельную главу. Данный договор будет регулироваться нормами о движимых вещах (так как все транспортные средства по законодательству Франции относятся к движимым вещам) и нормами о найме услуг, а именно п. 1 ст. 1779 ГК Франции.

Особенности договора аренды транспортного средства с экипажем закреплены в ТК Франции. В нем содержатся положения, которые не урегулированы типовыми договорами. Так, ТК Франции разделен на несколько частей, в каждой из которых содержатся главы, посвященные аренде коммерческих автомобилей с экипажем, аренде морского и речного судна с экипажем. Аренда воздушного и железнодорожного транспортного сред-

ства в Кодексе не предусмотрена, следовательно, регулируются данные отношения ГК Франции, а именно нормами о движимых вещах и п. 2 ст. 1779 ГК Франции.

Договор аренды транспортных средств с экипажем по законодательству Франции относится к смешанному договору в силу того, что в нем содержатся два вида договора, а именно договор аренды транспортного средства и договор найма услуг по управлению и технической эксплуатации. Институт аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации по французскому законодательству значительно отличается от данного института по российскому законодательству. Эти отличия определяются в зависимости от прав и обязанностей сторон:

1. Согласно п. 1 Типового договора Франции об аренде коммерческих автомобилей арендатору предоставляется право продлить срок договора аренды в зависимости от обстоятельств.

По российскому законодательству правила о возобновлении договора аренды на неопределенный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок (ст. 621 ГК РФ) к договору аренды транспортного средства с экипажем не применяются.

2. По французскому законодательству текущий ремонт возлагается на арендатора, капитальный ремонт осуществляется арендодателем. Определение характера ремонта между арендатором и владельцем является консенсуальным (п. 3 Типового договора Франции).

В гражданском законодательстве РФ данные обязанности возлагаются на арендодателя. Согласно ст. 634 ГК РФ арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей.

3. В соответствии с нормами гражданского права Франции в случае неисполнения арендатором того или иного положения договора арендодатель

без ущерба для любых других средств правовой защиты может уведомить в письменной форме арендатора об обязанности соблюдать положения договора в течение 48 ч с момента получения указания предполагаемого нарушения. В российском законодательстве таких сроков нет.

4. С момента передачи в пользование арендатору транспортного средства с экипажем и до момента возврата арендодателю данного транспортного средства арендатору запрещается сдавать транспортное средство в субаренду (за исключением случаев, если арендатор не является индивидуальным предпринимателем и есть формальное согласие владельца). Однако в морском праве предусмотрено, что фрахтователь имеет право сдавать судно в субаренду (ст. L5423-5 ТК Франции).

В российском законодательстве арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду, если договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное. Также арендатор в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, назначению транспортного средства (ст. 638 ГК РФ).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ научных трудов, правоприменительной практики, состояния современного отечественного и зарубежного законодательного регулирования договора аренды транспортных средств с экипажем привел к определенным выводам и позволил сформулировать предложения по совершенствованию действующего законодательства и основным направлениям дальнейших научных разработок.

1. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации зародился еще до нашей эры. Об этом свидетельствует «Свод законов царя Хаммурапи» 1750 г. Данный договор не был выделен как самостоятельный, он регулировался общими нормами об аренде вещей и найме услуг.

В российском праве договор аренды транспортных средств появился еще в древнерусском законодательстве (Русская Правда, 1019 – 1054 гг.). Так, арендодатель (господин) предоставлял арендатору (закупку) вьючное животное во временное владение и пользование за арендную плату (купу). Последующие писанные своды правил развивали данный договор.

2. В связи с эволюцией различных видов транспорта и расширением круга участников гражданских правоотношений законодатель выделил договор аренды транспортных средств с экипажем в § 3 гл. 34 ГК РФ, предусмотрев конструкцию "предоставить ... во временное владение и пользование", а в КТМ РФ «предоставить ... в пользование на определенный срок». Следует дополнить ст. 632 ГК РФ и ст. 198 КТМ РФ и предусмотреть конструкцию «предоставить ... во временное владение и пользование или во временное пользование».

3. Для решения проблемы классификации аренды транспортных средств с экипажем необходимо предусмотреть возможность сторонам договора самим определять условия о наборе услуг по управлению и (или) технической эксплуатации транспортных средств.

4. Обосновано, что такие виды договоров, как димайз-чартер, трип-чартер, спейс-чартер, слоят-чартер, не относятся к договору фрахтования на время (тайм-чартеру).

5. Установлено, что отношения субъектов будут регулироваться различными нормами договора аренды в зависимости от их целевого использования. Если стороны являются физическими лицами, не обладающими статусом индивидуального предпринимателя и их целью не является извлечение прибыли, а арендуют они транспортное средство для потребительских нужд, то в данном случае будут применяться нормы § 1 гл. 34 ГК РФ.

Если организация, осуществляющая сдачу транспортных средств в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, предоставляет во временное владение и пользование транспортное средство для потребительских целей, то данные отношения будут регулироваться нормами § 2 гл. 34 ГК РФ.

Если транспортное средство предоставляется во временное владение и пользование и оказываются услуги по управлению и технической эксплуатации, причем в качестве арендодателя и арендатора выступают юридические лица или физические лица, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, и целью их деятельности является извлечение прибыли коммерческой эксплуатации транспортного средства, то данные отношения будут регулироваться нормами § 3 гл. 34 ГК РФ.

6. Доказано, что если два физических лица, не обладающие статусом индивидуального предпринимателя, заключают договор аренды транспортных средств с экипажем, то данные отношения регулируются нормами § 1 гл. 34 ГК РФ, а предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации — нормами гл. 39 ГК РФ (возмездное оказание услуг).

7. Установлено, что при заключении договора димайз-чартер отношения сторон, когда предоставляется транспортное средство во временное владение и пользование, будут регулироваться нормами договора аренды транспортных средств без экипажа (§ 3 гл. 34 ГК РФ), а отношения по управлению и техни-

ческой эксплуатации транспортного средства – нормами гл. 39 ГК РФ. Кроме того, на договор димайз-чартер распространяются правила соответствующих транспортных кодексов: КТМ РФ, КВВТ РФ, а также подзаконных нормативных правовых актов.

8. Договор аренды транспортных средств с экипажем заключается в простой письменной форме, предусмотренной ГК РФ. Хотя на такие виды транспортных средств, как морские суда, суда внутреннего плавания, воздушные суда, распространяются правила о государственной регистрации (так как они относятся к недвижимому имуществу), при заключении договора аренды транспортных средств с экипажем нормы п. 2 ст. 609 ГК РФ не применяются.

9. Установлено, что при заключении договора димайз-чартер отношения сторон, когда предоставляется транспортное средство во временное владение и пользование, будут регулироваться нормами договора аренды транспортных средств без экипажа (§ 3 гл. 34 ГК РФ), а отношения по управлению и технической эксплуатации транспортного средства – нормами гл. 39 ГК РФ. Кроме того, на договор димайз-чартер распространяются правила соответствующих транспортных кодексов: КТМ РФ, КВВТ РФ, а также подзаконных нормативных правовых актов.

10. Необходимо установить общие требования, которые подтверждались бы выдачей свидетельства (лицензии), сертификата или других документов, которые удостоверяли бы высокую квалификацию и специальную подготовку экипажа.

11. При приеме арендодателем сотрудника в качестве водителя со своим личным транспортным средством отношения между сторонами могут регулироваться, помимо трудового законодательства (ст. 188 ТК РФ), нормами ГК РФ. Так, между работодателем и сотрудником может быть заключен договор аренды транспортных средств без экипажа. В качестве арендодателя будет выступать работник (собственник транспортного средства), а в качестве арендатора – работодатель. К тому же стороны заключают трудовой до-

говор, в соответствии с которым сотрудник выполняет роль водителя. Работник получает арендную плату за предоставленное транспортное средство и заработную плату по трудовому договору.

12. Перечень услуг по управлению и технической эксплуатации, который предоставляется арендодателем и членами экипажа по договору аренды транспортных средств с экипажем, комбинируется в зависимости от разновидности транспортного средства и выбора условий, необходимых арендатору для осуществления предпринимательской деятельности. Плата за предоставление данных услуг входит в стоимость арендной платы, но также может быть предусмотрена отдельная плата за данные услуги, причем это необходимо прописать в договоре.

13. В договоре аренды транспортных средств с экипажем большинство обязанностей по поддержанию транспортного средства в надлежащем состоянии закреплено в законодательстве и является обязательным не только для арендодателя, но и для собственника имущества (например, собственник транспортного средства обязан проходить технический осмотр через определенный период времени).

14. Необходимо предусмотреть в ГК РФ статью «Защита от завышенных арендных плат и иных чрезмерных требований арендодателя при аренде транспортных средств с экипажем». В содержании данной статьи следует указать, что «наемная плата считается завышенной, когда она позволяет арендодателю извлечь чрезмерный доход из сданного во временное владение и пользование транспортного средства или является последствием ее приобретения по явно завышенной цене», а также предусмотреть случаи, когда арендная плата не считается завышенной, когда она может быть повышена.

15. В таких странах континентальной системы права, как Германия, Испания, Италия, Франция, аренда транспортных средств с экипажем не выделена в самостоятельный договор в ГК соответствующих государств, а регулируется нормами об аренде (найме) вещей и найме услуг, в силу чего данный договор в этих странах признан смешанным.

16. Договор тайм-чартер в Германии имеет особенности, позволяющие отличать его от подобного договора в Российской Федерации. Помимо предоставления фрахтователю судна во временное пользование и услуг по его управлению и технической эксплуатации на судовладельца возлагаются обязанности по перевозке груза, багажа, пассажиров или иные услуги.

17. В гражданском законодательстве Испании предусмотрено, что для занятия арендной деятельностью арендодателю (юридическим или физическим лицам, обладающим статусом индивидуального предпринимателя) необходимо получение лицензии на осуществление деятельности по сдаче транспортных средств в аренду с экипажем.

18. Особенности договора аренды транспортных средств с экипажем во Франции состоят в правах и обязанностях, ответственности сторон, а именно арендатору предоставляется право продлить срок договора в зависимости от обстоятельств; текущий ремонт транспортного средства возлагается на арендатора; определение характера ремонта между арендатором и владельцем носит консенсуальный характер и т.п.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Действующие нормативные правовые акты Российской Федерации

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с изм. от 5 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2009. № 4, ст. 445; 2014. № 6, ст. 548.

2. Международная Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г. (Женева, 6 мая 1993 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2004. № 43, ст. 4170.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (г. Монтего-Бее, 10 декабря 1982 г.) (в ред. от 23 июля 1994 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1982. № 48, ст. 5493; 1997. № 51, ст. 5720.

4. Резолюция Ассамблеи ИМО А. 890 (21) от 25 ноября 1999 г. URL: [http://rbc-ltd.ru/Morskie_stra№itsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.890_\(21\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stra№itsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.890_(21).htm) (дата обращения: 25.12.2013).

5. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая: Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ (с изм. от 2 ноября 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32, ст. 3301; 2013. № 44, ст. 5641.

6. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410; 2013. № 52, ч. 1, ст. 6981.

7. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. от 1 января 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12, ст. 1383; 2013. № 27, ст. 3477.

8. Налоговый Кодекс Российской Федерации. Часть первая: Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 31, ст. 3824; 2013. № 52, ч. 1, ст. 6985.

9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18, ст. 2207; 2014. № 6, ст. 566.

10. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11, ст. 1001; 2014. № 6, ст. 566.

11. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ (с изм. от 2 ноября 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 30, ст. 3012; 2013. № 44, ст. 5633.

12. Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» (с изм. от 10 января 2003 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 35, ст. 3505; 2003. № 2, ст. 169.

13. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873; 2013. № 52, ч. 1, ст. 7002.

14. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. от 23 июля 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. №18, ст. 1720; 2013. № 30, ч. 1, ст. 4084.

15. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. от 2 июля 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 2, ст. 169; 2013. № 27, ст. 3477.

16. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7, ст. 837; 2014. № 6, ст. 566.

17. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555; 2014. № 6, ст. 566.

18. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. от 3 февраля 2014 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5553; 2014. № 6, ст. 566.

19. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 27, ст. 3881; 2013. № 52, ч. 1, ст. 6985.

20. Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (с изм. от 28 декабря 2013 г.) // Российская газета. 1993. 12 янв.; Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 30, ч. 1, ст. 4067.

21. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. от 22 марта 2014 г.) // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47, ст. 4531; 2014. № 14, ст. 1625.

22. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. от 26 августа 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 20, ст. 1897; 2013. № 36, ст. 4578.

23. Постановление Правительства РФ от 23 июня 2007 г. № 397 «О совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок» (с изм. от 5 мая 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 27, ст. 3284; 2012. № 20, ст. 2555.

24. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (с изм. от 13 ноября 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 50, ст. 7397; 2013. № 47, ст. 6099.

25. Постановление Минтруда России от 12 мая 2003 г. № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте // Бюллетень нормативных актов исполнительной власти. 2003. № 41.

26. Приказ Минречфлота РСФСР от 12 мая 1989 г. № 61 «О введении в действие Правил ремонта судов Министерства речного флота РСФСР». М.: Транспорт, 1990.

27. Приказ Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие

воздушные перевозки. Процедуры сертификации» (с изм. от 16 марта 2012 г.) // Российская газета. 2003. 13 мая.

28. Положение о порядке сдачи в аренду железными дорогами грузовых вагонов (утв. МПС РФ 1 февраля 1999 г. № ЦВ-636). Документ официально опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

29. Письмо Минфина России от 16 августа 2010 г. № 03-04-05/3-462. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Нормативные правовые акты, утратившие силу

30. Гражданский кодекс РСФСР от 31 октября 1922 г. // Законодательство России от 2006 г. URL: <http://w.w.w.infopravo.by.ru> (дата обращения: 25.04.2008).

31. Гражданский кодекс РСФСР от 11 июня 1964г. // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. №29, ст. 1689; №34, ст. 1966.

32. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР от 17 сентября 1968 г. // Свод законов СССР. Т. 8, ст. 123.

33. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» (с изм. от 7 июня 2013 г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2005. № 30, ст. 3105; 2013. № 27, ст. 3463.

34. Пространная редакция Русской Правды / (По Троицкому списку второй половины XV в.). Суд Ярослава Владимеричь, Правда Руськая. 237 с.

35. Российское законодательство X– XX веков: в 9 т. Т. I: Законодательство Древней Руси. М.: Юридическая литература, 1984. 432 с.

3. Нормативные правовые акты зарубежных государств

36. Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. Тольятти: ИИП «Акцент», 1996. 245 с.

37. Морской закон родосцев // Античная древность и средние века: сборник статей. Свердловск: УрГУ. , 1969. Вып. 6. 198 с.

38. Louisiana Civil Code: Acts 1987, №о. 124, §1, eff. Jan. 1, 1988. URL: <http://legis.la.gov/lss/lss.asp?folder=67> (Перевод мой).

39. Единообразный торговый кодекс США. Официальный текст.1990: пер. с англ.; науч. ред. С.Н. Лебедев; пер. Н.М. Артемьева, Л.А. Афанасьева; вступ. ст. : Р. Саммерс, Д. Уайт. М., 1996. 428 с.

40. Per Mackinnon LJ in *Re An Arbitration between Sea and Land Securities Ltd and William Dickinson " Co Ltd (The Alresford)*, [1942] 1 All ER 503 at p.504.

41. Дело Randy P. Forrester v. Ocean Marine Indem. Co., Arco Oil & Gas Co. [1993] URL: www.uscourts.gov (дата обращения: 25.12.2013 г.) (пер. В.Б. Липавского В.Б.).

42. Германское гражданское уложение от 18 августа 1896 г. URL: <http://constitutions.ru> (дата обращения: 25.12.2013).

43. *Handelsgesetzbuch: Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1 aus 10 mai 1897 (anderungen 2.10.2013)*. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html> (дата обращения: 25.12.2013).

44. Código Civil Español: Real Decreto de 24.07.1889 a.). URL: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/cc.tp.html#c1 (дата обращения: 25.12.2013).

45. Código de Comercio de España: real decreto de 22.08.1885 a.). URL: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627> (дата обращения: 25.12.2013).

46. Ley «De ordenación de los transportes terrestres» de 30.07.1987 a. № 16. URL: [//www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm](http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm)

47. Orden (FOM/36/2008). URL: http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm (дата обращения: 25.12.2013).

48. Real Decreto «Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres» de 28.09.1990 a. № 1211). URL: http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/direcciones_generales/transporte_terrestre/_informacion/normativa/arrendvehiculos.htm (дата обращения: 25.12.2013).

49. Real Decreto Legislativo «Para revisar el texto de la Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a motor» desde 29.10.2004 a. № 8). URL: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911> (дата обращения: 25.12.2013).

50. Real Decreto «Por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor» desde 12.09.2008 a. №1507. URL: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2008-14915 (дата обращения: 25.12.2013).

51. Cassazione civile de 24 de junio de 1953 (Giustizia civile, 1953-2, n.º1.929, pág. 2.130). URL: <http://www.fomento.es> (дата обращения: 25.12.2013).

52. Il Codice Civile Italiano: Approvazione del R.D. 16.03.1942. № 262 (с изм. от 01.03.2000). URL: http://www.jus.unitn.it/cardozo/obiter_dictum/codciv/codciv.htm (дата обращения: 25.12.2013).

53. Codice della nautica da diporto: Decreto legislativo 18.07.2005. № 171. URL: <http://www.altalex.com/index.php?idnot=9868> (дата обращения: 25.12.2013).

54. Codice della navigazione: Approvato con R.D. 30 marzo 1942. № 327 (modificato il 23 settembre 2013 г.) // <http://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm> (дата обращения: 25.12.2013).

55. Nuovo codice della strada: Decreto Legislativo 30.04.1992. № 285 // http://it.wikisource.org/wiki/D.Lgs._30_aprile_1992,_n._285__Nuovo_codice_della_strada (дата обращения: 25.12.2013).

56. Regolamento per la disciplina del servizio di noleggio veicoli con conducente: Approvato con D.C.C. 29.10.2013. №31. URL: <http://www.comunenevi-anolecce.it/regolamenti/Regolamento%20per%20la%20disciplina%20del%20servizio%20di%20noleggio%20veicoli%20con%20conducente.pdf> (дата обращения: 25.12.2013).

57. Regolamento per l'esercizio del servizio trasporto di persone mediante noleggio di veicoli con conducente: Approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale 21.12.2007. № 8. URL: http://www.comune.sesto-fiorentino.fi.it/Engine/RAServeFile.php/f/noleggio_veicoli_conducente.pdf (дата обращения: 25.12.2013).

58. Code civil of France: Coudere, D. 1975. Chro N. 249; 1977. Chro N. 183. URL: <http://constitutions.ru/archives/416> (дата обращения: 25.12.2013).

59. Гражданский кодекс Франции: Coudere, D. 1975. Chro №. 249; 1977. Chro № 183. URL: <http://constitutions.ru/archives/416> (дата обращения: 25.12.2013). Дельгер. Регесты. 2102, 2383. 75 с.

60. Directive 71/305/CEE «Notion de marchés publics de travaux» of 26.07.1971. URL: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000696206&dateTexte> (дата обращения: 25.12.2013).

61. Коммерческий кодекс Франции (Регламентарная часть) / предисл., пер. с фр., доп., словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М.: Волтерс Клувер, 2010. 672 с.

62. Коммерческий кодекс Франции 1807 г. // Коммерческий кодекс Франции / предисл., пер. с фр., доп., словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М.: Волтерс Клувер, 2008. 1272 с.

63. Ордонанс 1681 г. «О морской торговле» // Коммерческий кодекс Франции / предисл., пер. с фр., доп., словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М.: Волтерс Клувер, 2008. 1272 с.

64. Federation des entreprises de Transport et Logistique de France «La location de vehicules industriels». URL: <http://lewebpedagogique.com/btstransport/files/2010/03/location-doc-TLF.pdf> (дата обращения: 25.12.2013).

65. Paris 12 juin 1963 (Gaz. Pal. 1963 II 20; D. 1964 472). URL: <http://fr.france-contentieux.com/> (дата обращения: 25.12.2013).

66. Швейцарский обязательственный закон. Федеральный закон о дополнении Швейцарского гражданского кодекса (Часть пятая: Обязательственный закон): от 30 марта 1911 г. (по состоянию на 1 марта 2012 г.) / пер. с нем., фр. [Гайдаенко Шер Н.И., Шер М.]. М.: Инфотропик Медиа, 2012. 576 с.

67. Об авиации: Закон Азербайджанской Республики от 30 августа 2005 г. г. № 284 // Собр. законодательства Азербайджанской Республики. 2005. № 8, ст. 689.

68. Гражданский кодекс Республики Казахстан от 27 декабря 1994 г. № 269-ХП (Общая и Особенные части). Алматы: Юрист, 2002. 329 с.

69. Гражданский кодекс Украины. Харьков: ООО «Одиссей», 2010. 352 с.

70. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР. URL: <http://kodeksy.com.ua> (дата обращения: 25.12.2013).

4. Правоприменительная практика

71. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодатель-

ства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Российская газета. 2010. 5 февр.

72. Определение Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 28 ноября 2008 г. № 15282/08 по делу № А56-38826/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

73. Определение Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 3 июля 2012 г. № ВАС-8415/12 по делу № А08-9848/2009-10. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

74. Апелляционное определение Верховного суда Республики Карелия от 9 ноября 2012 г. по делу № 33-3302/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

75. Апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 13 июня 2013 г. по делу № 33-6884/2013. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

76. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 17 июня 2010 г. по делу № А75-7300/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

77. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 29 ноября 2011 г. по делу № А46-4531/2011. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

78. Постановление Девятого апелляционного суда от 25 января 2012 г. № 09АП-34931. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

79. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 марта 2012 г. по делу № А12-20614/2010. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

80. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 23 ноября 2010 г. по делу № А42-3129/2010. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

81. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 мая 2013 г. № 15АП-4184/2013 по делу № А32-21600/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

82. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 5 сентября 2012 г. № 17АП-8382/2012-ГК по делу № А71-4670/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

83. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 21 августа 2013 г. № 17АП-8999/2013-АК по делу № А50-7648/2013. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

84. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 8 октября 1998 г. № А56-11044/98 // Арбитражные споры. 1999. №1(5).

85. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 2 апреля 2002 г. № Ф03-А59/02-1/479 по делу № А59-1110/01-С10. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

86. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10 февраля 2003 г. № А33-10905/02-С2-Ф02-50/03-С2. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

87. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 31 октября 2005 г. № Ф09-3554/05-С4 по делу № А60-9256/2005-С3. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

88. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 27 февраля 2006 г., 20 февраля 2006 г. № Ф03-А51/06-1/436 по делу № А51-3270/05-14-83 // Экономическое правосудие на Дальнем Востоке. 2006. № 3.

89. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 21 июня 2007 г., 14 июня 2007 г. № Ф03-А37/07-2/2055 по делу № А37-2671/06-14. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

90. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 16 января 2008 г. № Ф03-А51/07-1/6111 по делу № А51-2233/06-12-52. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

91. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 20 октября 2008 г. № Ф03-4406/2008 по делу № А59-2329/07-С16. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

92. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 4 февраля 2009 г. № Ф03-3686/2008 по делу № А24-5801/2006-09. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

93. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 2 мая 2006 г. по делу № А56-38084/2005. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

94. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 28 июля 2008 г. по делу № А66-1490/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

95. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 5 сентября 2008 г. по делу № А42-975/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

96. Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 10 мая 2007 г. по делу № А55-4372/2006-51. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

97. Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 24 июля 2008 г. по делу № А55-1456/08. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

98. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 20 января 2009 г. № КГ-А40/12869-08 по делу № А40-23676/08-52-237. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

99. Постановление Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 24 февраля 2009 г. по делу № А29-9555/2007. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

100. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 19 марта 2009 г. по делу № А18-216/2008. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

101. Постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 августа 2009 г. № Ф04-4263/2009(10662-А67-11) по делу № А67-4601/2008. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

102. Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 22 октября 2009 г. по делу № А12-4787/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

103. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 11 мая 2010 г. № Ф09-3190/10-С3 по делу № А60-32949/2009-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

104. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 13 октября 2010 г. № Ф09-6616/10-С5 по делу № А60-54191/2009-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

105. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 20 января 2011 г. № Ф09-11274/10-С5 по делу № А60-2955/2010-С12. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

106. Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 26 октября 2011 г. по делу № А72-626/2011. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

107. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 15 декабря 2011 г. по делу №Ф21-708/2011. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

108. Постановление Федерального арбитражного суда Центрального округа от 20 марта 2012 г. по делу № А08-9848/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

109. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 30 июля 2012 г. № Ф09-5291/10 по делу № А71-9540/2009. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

110. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 25 апреля 2013 г. по делу № А40-73233/12-77-726. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

111. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 30 мая 2013 г. по делу № А33-13932/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

112. Апелляционное определение Московского городского суда от 12 ноября 2012 г. по делу № 11-26701. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

113. Апелляционное определение Томского областного суда от 7 декабря 2012 г. по делу № 33-3338/2012. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

114. Апелляционное определение Ярославского областного суда от 29 апреля 2013 г. по делу № 33-2526/2013. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

115. Апелляционное определение Тамбовского областного суда от 5 июня 2013 г. по делу № 33-1610. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

116. Решение Арбитражного суда Свердловской области от 28 апреля 2008 г. по делу № А60-3302/2008-С3. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

117. Решение Ленинского районного суда г. Владивостока (Приморский край) от 14 февраля 2012 г. URL: <http://www.reshenia-sudov.ru> (дата обращения: 25.12.2013).

5. Научная и учебная литература

118. *Ананьева А.А.* Правовое регулирование воздушного фрахтования. Саратов: Наука, 2013. 138 с.

119. Большой юридический словарь / под ред. А.Я. Сухарева. 3-е изд., доп. и перераб. М.: Инфра-М, 2007. 858 с.

120. *Брагинский М.И., Витрянский В.В.* Договорное право. Кн. 2: Договоры о передаче имущества. М.: Статут, 2002. 685 с.

121. *Вавилин Е.В.* Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. М.: Волтерс Клувер, 2009. 136 с.

122. Гражданское право: учебник. Ч. 2 / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М.: Проспект, 1997. 784 с.

123. Гражданское право. Т. II, полутом 1 / под ред. Е.А. Суханова. М.: Юристъ, 2004. 671 с.
124. Гражданское право: учебник. Ч. II / под ред. А.Г. Калпина. М.: Юристъ, 2002. 542 с.
125. *Гузь Л.Е.* Дорожно-транспортные происшествия. Харьков: Харьков юридический, 2004. 447 с.
126. *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 204 с.
127. *Калтин А.Г.* Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М.: Транспорт, 1978. 159 с.
128. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А.И. Травникова. М.: Деловой двор, 2009. 536 с.
129. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части второй (постатейный) / под ред. П.В. Крашенникова. М.: Статут, 2011. 574 с.
130. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. 420 с.
131. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ: в 2 т. Т. 1, ч. 1, 2 / под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Калабалкина. М.: Юрайт, 2010.
132. *Косовская В.А.* Морская перевозка груза как частноправовой институт). URL: <http://www.rulit.net/books/morskaya-perevozka-gruza-kak-chastnopravovoj-institut-read-295735-1.html> (дата обращения: 25.13.2013).
133. *Котухов С.А.* Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (постатейный) / под ред. А.И. Кайля. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
134. *Курноскина О.Г.* Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М.: Альфа-Пресс, 2005. 136 с.
135. *Левенсон Д.С.* Договор аренды транспортных средств. М.: Юридическая литература, 1969. 120 с.
136. *Лимонов Э.Л.* Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. СПб.: Модуль, 2006. 379 с.

137. Международное частное право / под ред. И.К. Цимлянского. М.: АСТ, 2006. 364 с.
138. *Морозов С.Ю.* Комментарий к Федеральному закону «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (постатейный). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
139. *Мызров С.Н.* Договор аренды / под ред. В.П. Воложанин. Ульяновск: УлГУ, 2001. 167 с.
140. Оксфордский словарь английского языка. М.: Прайм, 2005. 679 с.
141. *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. 268 с.
142. *Покровский И.А.* Основные проблемы гражданского права. 3-е изд., стер. М.: Статут, 2001. 352 с.
143. Проформы чартеров и коносаментов. Т. 2, кн. 4. СПб.: ЗАО "ЦНИИМФ", 1995. 495 с.
144. *Родников А.Н.* Логистика: терминологический словарь. М.: Инфра-М, 2008. 826 с.
145. *Румянцева Е.Е.* Новая экономическая энциклопедия. М.: Инфра-М, 2000. 339 с.
146. *Савельев В.А.* Германское гражданское уложение. М., 1983. 61 с.
147. *Санникова Л.В.* Услуги в гражданском праве России. М.: Волтерс Клувер, 2006. 160 с.
148. *Черданцев А.Ф.* Толкование права и договора. М.: Юнити-Дана, 2003. 381 с.

6. Научные статьи

149. *Асеев С.В.* Правовые особенности аренды морских судов // Материалы научно-методической конференции ВГАВТ. Ч. 1. Н.Новгород, 2005. С. 195–196.
150. *Атаян С.* Квалифицирующие признаки договора аренды транспортных средств // Закон. 2000. № 11. С. 79–82.
151. *Байтурганова Д.В.* Договор аренды транспортных средств // Актуальные проблемы публичного, частного права и правоохранительной деятельности в России: материалы Всероссийской научно-практической

конференции (23–24 апреля 2008 г.) / под ред. И.М. Филянина. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. С. 68 – 70.

152. *Вавилин Е.В.* Договор аренды транспортных средств // Известия вузов. Правоведение. СПб., 1999. № 2. С. 148–155.

153. *Вавилин Е.В.* Договор аренды транспортного средства с экипажем // Вестник Саратовской государственной академии права. 1999. № 3.

154. *Гуцуляк В.Н.* Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок // Морское право. 2007. 11 апр. С. 3-4.

155. *Ем В.С.* Договор аренды транспортного средства: проблемы теории и практики применения // Основные проблемы частного права: сборник статей к юбилею доктора юридических наук, профессора А.Л. Маковского. М.: Статут, 2010. С. 104–120.

156. *Калпин А.Г.* Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 2.

157. *Кремер Ю.* Особенности объекта аренды транспортных средств // Хозяйство и право. 2010. № 1. С. 58–60.

158. *Липавский В.Б.* Тайм-чартер: правовая природа и соотношение со смежными договорами // Хозяйство и право. 2002. № 10.

159. *Липавский В.Б.* Тайм-чартер в системе договоров фрахтования // Транспортное право. 2005. № 3.

160. *Лукишин И.В.* Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. 2006. № 3.

161. *Микрюков В.А., Микрюкова Г.А.* Проблемы договора аренды транспортных средств // Законодательство. 2010. № 10. С. 49–54.

162. *Милков А.В.* Соотношение понятий «договор аренды транспортного средства с экипажем (фрахтование на время)» и «договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)» // Актуальные проблемы международного публичного и частного права: сборник статей, тезисов и материалов международной научно-практической конференции, посвящается 5-летию кафедры международного и европейского права Пермского государственного университета (г. Пермь, 21-22 апреля 2007 г.). Вып. 1 / отв. ред. Е.В. Мохова. Пермь, 2007. С. 206–210.

163. *Новикова Ю.А.* О некоторых особенностях трудовых отношений, возникающих при аренде транспортного средства с экипажем // Актуальные

вопросы современной юриспруденции: исследования молодых ученых: сборник статей аспирантов, соискателей и магистрантов юридического факультета Алтайского государственного университета / под ред. Е.С. Аничкина, В.Я. Музюкина. Барнаул: Изд-во Алтайского ун-та, 2010. С. 88–95.

164. *Риффель А.В., Риффель С.Л.* К вопросу о понятии и видах договора аренды транспортных средств // *Право: теория и практика.* 2006. № 12. С. 9–18.

165. *Трофименко Т.И., Потлов Д.А.* О договоре аренды транспортного средства как об отдельном виде договора аренды // *Современное состояние и перспективы нормотворческой и правоприменительной деятельности в Республике Калмыкия: материалы Республиканской научно-практической конференции, посвященной 60-летию Декларации прав и свобод человека и гражданина и 15-летию Конституции / редкол.: Э.И. Мантаева.* Элиста: Изд-во Калмыцкого гос. ун-та, 2009. С. 131–135.

166. *Чебунин А.В.* Правовое регулирование дополнительных услуг туристам (страховые услуги, медицинские услуги, услуги гостиниц, аренда транспортных средств) // *Правовые аспекты туристической деятельности: коллоквиум (Франция – Россия, г. Шамбери, 22-23 мая 2008 г.): материалы.* Иркутск: Изд-во Иркутского гос. ун-та, 2009. С. 182–187.

167. *Шапкина Г.* Договор аренды // *Хозяйство и право.* 2003. № 7.

7. Диссертации и авторефераты диссертаций

168. *Вавилин Е.В.* Механизм осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей: автореф. дис....д-ра юрид. наук. М., 2009. 54 с.

169. *Вавилин Е.В.* Аренда транспортных средств: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Саратов, 1999. 28 с.

170. *Воробьев А.А.* Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. 222 с.

171. *Егоров К.Ф.* Договоры фрахтования и перевозки грузов по иностранному морскому праву: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Л., 1968. 35 с.

8. Работы зарубежных авторов

172. *Alain Abouattier*. Le particularisme du contrat de croisière maritime: la nature juridique du contrat, 1992. 26 p.

173. Ausführlich Ramming (in: Lagoni/Paschke [Hrsg.], 20 Jahre Seerechtswissenschaft an der Universität Hamburg, Beiträge aus Anlass des 20jährigen Bestehens des Instituts für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg; 2005). S. 67–87.

174. *Bautista A.D.* El arrendamiento de Automóviles. – Murcia: Secretariado de publicaciones Universidad, 1979. 194 p.

175. *Cañellas A.M.* Sobre el concepto y regimen juridico del contrato de renting, 2010. 46 p.

176. Constantin Breitzke Die Rechtsnatur der Zeitcharter: Dargestellt am Standardformular der Voxtime. URL: <http://www.openisbn.com/preview/3825887049> (дата обращения: 25.12.2013).

177. Contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile // <http://www.sapere.it/sapere/strumenti/studiafacile/diritto/Diritto-privato-della-navigazione/La-navigazione/Contratti-di-utilizzazione-della-nave-e--dell-aero-mobile.html> (дата обращения: 25.12.2013).

178. Demanio Marittimo. I contratti di locazione – noleggio – trasporto. URL: <https://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&ved=0CGQQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.demaniomarittimo.com%2Ftrattati%2Flocazione%2520noleggio%2520e%2520trasporto.doc&ei=DI5BU5TMJYKK5ATijoD4CQ&usg=AFQjCNErHDS8f7tew2r9bbodk9cdpo81aA&cad=rjt> (дата обращения: 25.13.2013).

179. *Doucet J.P.* Introduction à une classification générale des contrats. URL: http://ledroitcriminel.free.fr/la_sciences_criminelle/articles/classification_contrats.htm (дата обращения: 25.13.2013).

180. *Fernando Sánchez Calero* El contrato de transporte marítimo de mercancías. Derecho, Transporte. 948 p.

181. *Gaudemet E.* Note sous Cass.civ. 18 octobre 1911 (S. 1912 I 449) // Doucet J.P. Introduction à une classification générale des contrats. URL: http://ledroitcriminel.free.fr/la_sciences_criminelle/articles/classification_contrats.htm (дата обращения: 25.13.2013).

182. *Berlingieri Giorgio*. Natura giuridica del contratto di noleggio a tempo. Tipografico A. Cortellezzi, 1914. 100 p.
183. *Halsey, William D.* (Editorial Director): MacMillan Contemporary Dictionary, page 1106. MacMillan Publishing, 1979. URL: // <http://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 25.13.2013).
184. *Heinrich Lehmann, José Castán Tobeñas*. Tratado de derecho civil: Derecho civil (parte general). Bosch, 1934. 21 p.
185. *Klaus Ramming* Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe // Zeitschrift für Schifffahrtsrecht. 2009. № 133. S. 357-380.
186. *Tullio Leopoldo*. Contratto di noleggio. Milano: Dott A. Ciuffre Editore, 2006. 454 p.
187. *Marcel La Haye, Vankerckhove Joseph*. Le louage de choses: Les Baux commerciaux. Larcier, 1970. 303 p.
188. Noleggio a lungo termine. URL: http://www.unicreditleasing.it/opencms/site/italy/it/main/prodotti/targato/noleggio_a_lungo_termine.html (дата обращения: 25.13.2013).
189. *Pascal Fréchette* La qualification des contrats: aspects pratiques // Les Cahiers de droit, vol. 51, № 2, 2010, p. 375–424. Pascal Fréchette La qualification des contrats: aspects pratiques // Les Cahiers de droit. Vol. 51. № 2. 2010. P. 375–424.
190. *Rojo Ajuria L.* Leasing mobiliario. – Madrid: Tecnos, 1987. 145 p.
191. *Schottky N.* The Reform of German Merchant Shipping Law – Opinions of Associations and their Impact. 2012. 78 s.
192. *Thomas J. Schoenbaum*, 2 Admiralty and Maritime Law. § 11-5 (2nd ed.1994).