

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

А в т о р е ф е р а т

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Саратов – 2014

Работая выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Саратовская государственная юридическая академия»

Научный руководитель:

доктор юридических наук, профессор
Вавилин Евгений Валерьевич

Официальные оппоненты:

Санникова Лариса Владимировна

доктор юридических наук, профессор,
ФГБУН «Институт государства и права Российской академии наук»,
ведущий научный сотрудник сектора
гражданского права, гражданского
и арбитражного процесса

Мызров Сергей Николаевич

кандидат юридических наук, доцент,
Арбитражный суд Ульяновской области,
судья

Ведущая организация:

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего профессионального образования
«Казанский (Приволжский) федеральный
университет» (Юридический факультет)

Защита состоится «23» декабря 2014 года в 13:00 часов на заседании диссертационного совета Д-212.239.03 при Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Саратовская государственная юридическая академия» по адресу: 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, д. 104, зал заседаний диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Саратовская государственная юридическая академия» (<http://test.ssla.ru/diss.phtml>).

Автореферат разослан «___» _____ 2014 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук



Колодуб Григорий Вячеславович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 эксплуатации 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 а. № 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. Баринова, 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. 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 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 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 судо-

владельцу, 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», «BIMCHENTIME», «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 предпри-

нимателя, 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 законодателем 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.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, раскрывается степень ее научной разработанности; определяются цели и задачи, объект и предмет исследования; описываются методологические и теоретические основы диссертации; раскрывается научная новизна, теоретическая и практиче-

ская значимость; формулируются основные положения, выносимые на защиту; приводятся данные об апробации результатов исследования.

В первой главе **«Аренда транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации по российскому праву»**, состоящей из четырех параграфов, раскрываются понятие, значение аренды транспортных средств с экипажем; приводится ее классификация; рассматривается субъектный состав, формы, существенные и иные условия договора; права, обязанности и ответственность сторон. Особое внимание уделяется услугам по управлению и технической эксплуатации транспортных средств.

В первом параграфе *«Понятие, значение и виды договора аренды транспортных средств с экипажем»* исследуется история возникновения института аренды транспортных средств с экипажем.

С развитием различных видов транспорта и расширением круга участников гражданских правоотношений законодатель выделил указанный институт в § 3 гл. 34 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ). В связи с этим диссертантом рассмотрены конструкции «предоставить ... во временное владение и пользование» в ГК РФ, а также конструкция договора тайм-чартер, предусмотренного в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ), а именно «предоставить ... в пользование на определенный срок». Изучив различные точки зрения и проанализировав законодательство зарубежных стран, автор диссертационного исследования приходит к выводу, что у арендатора возникает как право временного пользования, так и право временного владения, в зависимости от ситуации, например, при аренде транспортных средств с экипажем, когда транспортное средство после непосредственной эксплуатации размещается на территории и под охраной (во владении) арендатора. Таким образом, учитывается, что экипаж арендодателя, который осуществляет управление и техническую эксплуатацию транспортного средства, в дальнейшем размещается на территории арендодателя, по сути не выходя из его владения.

Так как законодатель выделил всего два вида договора аренды транспортных средств (с экипажем и без него), на практике постоянно возникают проблемы при заключении договора аренды транспортных средств с предоставле-

нием услуг по управлению и технической эксплуатации. Так, зачастую арендатору при аренде транспортного средства требуются только услуги по технической эксплуатации или наоборот.

Диссертант полагает, что проблему классификации аренды транспортных средств с экипажем можно эффективно решить, следуя принципу свободы договора (ст. 421 ГК РФ), а именно: предусмотреть возможность сторонами договора аренды транспортных средств с экипажем самим определять условия о наборе услуг по управлению и (или) технической эксплуатации транспортных средств. Аналогичным образом следует поступить и при аренде речных, воздушных, железнодорожных и автомобильных транспортных средств.

Что касается аренды морских транспортных средств с экипажем, то в литературе выделено много разновидностей договора тайм-чартер (например, димайз-чартер, трип-чартер, спейс-чартер и т.п.). Анализ существующих в науке подходов позволил автору заключить, что данные подвиды договоров не относятся к договору тайм-чартер. Данный договор можно классифицировать в соответствии с общепризнанными проформами, например, стандартный тайм-чартер «Uniform Time-Charter», тайм-чартер для танкеров «Oil Tank Vessel Time-Charter Party» и т.п.

Во втором параграфе *«Субъекты, форма и существенные условия договора»* исследуются существенные условия договора аренды транспортных средств с экипажем, а также субъектный состав и форма договора.

В процессе рассмотрения субъектного состава договора сделан акцент на том, что закон не ограничивает перечень лиц, которые могут вступать в арендные отношения. Следовательно, как считает диссертант, к рассматриваемым хозяйствующим субъектам можно отнести физических и юридических лиц, Российскую Федерацию, субъекты РФ и муниципальные образования.

Автор заключает, 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 нор-

мами об аренде, т.е. если стороны (или одна из сторон) являются физическими лицами, не обладающими статусом индивидуального предпринимателя, и их цель не состоит в получении 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 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 данные 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 (или юридическому лицу) и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации, то в этом случае отношения будут регулироваться нормами договора аренды транспортных средств с экипажем. Важно отметить, что целью арендодателя и арендатора по данному договору будет являться получение прибыли от коммерческой эксплуатации транспортного средства.

Таким образом, аренда транспортных средств будет регулироваться различными положениями гражданского законодательства в зависимости от субъектного состава обязательственных отношений.

В данном параграфе детально исследуются объект и предмет договора. По мнению автора, арендованному транспортному средству присущи следующие признаки: а) способность к перемещению в пространстве и предназначенность для перевозки грузов, пассажиров, багажа или буксировки объектов; б) наличие свойств источника повышенной опасности; в) регламентация использования транспортных средств соответствующими уставами и кодексами; г) транспортные средства, как правило, — относительно дорогостоящее имущество; д) относимость некоторых видов транспортных средств в соответствии с гражданским законодательством к объектам недвижимости; е) относимость транспортных средств к непотребляемым вещам.

В свою очередь, предмет рассматриваемого договора характеризуется следующими признаками: а) временное владение и пользование (или временное пользование) транспортным средством, требующим управления; б) обеспечение транспортного средства надлежащей технической эксплуатацией; в) соответствующая подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств; г) непосредственно само арендованное транспортное средство с присущими ему свойствами.

Договор аренды транспортных средств с экипажем заключается в простой письменной форме, предусмотренной ГК РФ. 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, ст. 33 КТМ РФ, ст. 16 Кодекса внутреннего водного транспорта (далее – КВВТ РФ), ст. 33 Водного кодекса (далее – ВК РФ)). 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.

Договор аренды заключается на срок, определенный договором (ст. 610 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 (ст. 632 ГК РФ). Это означает, что по истечении срока аренды стороны должны вновь заключить договор аренды транспортных средств с экипажем.

В третьем параграфе *«Права, обязанности и ответственность арендодателя. Услуги по управлению и технической эксплуатации»* рассматриваются права и обязанности арендодателя при заключении договора; определяются критерии его ответственности; учитываются видимые особенности услуг по управлению и технической эксплуатации транспортных средств.

Главной обязанностью арендодателя является предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства (ст. 635 ГК РФ).

Услуги по управлению и технической эксплуатации осуществляются с помощью экипажа.

Хотя для каждой транспортной отрасли характерны различные требования к экипажу транспортного средства, исследование показало, что необходимо установить общие требования, которые подтверждались бы выдачей свидетельства (лицензии), сертификата или других документов, которые удостоверяли бы квалификацию и специальную подготовку экипажа. Это будет способствовать устранению большинства судебных споров и предоставлению специалистами более высокого уровня услуг по управлению и технической эксплуатации транспортных средств, предусмотренных в договоре аренды транспортных средств с экипажем.

Анализ практики приема арендодателем на работу сотрудника в качестве водителя со своим личным транспортным средством позволил вскрыть ряд проблем, в частности, регулирование гражданских и трудовых отношений между данными участниками. В связи с этим диссертантом обосновывается мысль, что работодатель (арендодатель) может заключить с сотрудником (физическим лицом) трудовой договор, в котором должно быть прописано, что работник принимается на должность водителя и используется его личное транспортное средство. Соответственно работнику будет 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 этих расходов определяется соглашением сторон трудового договора, оформленным в письменной форме. Данное соглашение становится дополнительным к трудовому договору.

Автор исследования приходит к выводу о том, что между работодателем и сотрудником может быть заключен договор аренды транспортных средств без экипажа. В этом случае в качестве арендодателя будет выступать работник (собственник транспортного средства), а в качестве арендатора – работодатель. К тому же стороны заключают трудовой договор, в соответствии с которым сотрудник выполняет роль водителя. Следовательно, работник получает аренд-

ную плату за предоставленное транспортное средство и заработную плату по трудовому договору (за управление транспортным средством).

В диссертации подробно исследованы и описаны услуги по управлению и технической эксплуатации, предоставляемые арендодателем и членами экипажа. Анализ показал, что перечень услуг комбинируется в зависимости от разновидности транспортных средств и выбора условий, необходимых арендатору для осуществления предпринимательской деятельности. Плата за предоставление таких услуг, как правило, входит в стоимость арендной платы, но можно предусматривать оказание услуг и за отдельную плату, причем это необходимо прописать в договоре.

Диссертант подверг критическому анализу точку зрения, согласно которой договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации относится к смешанному договору. По его мнению, договор аренды транспортных средств с экипажем в силу того, что он имеет свой предмет, цель, нетипичные полномочия арендатора и т.п., является самостоятельным договором, предусмотренным в § 3 гл. 34 ГК РФ.

Еще одна главная обязанность арендодателя состоит в поддержании транспортного средства в надлежащем состоянии (ст. 634 ГК РФ). В связи с этим представляется важным отметить, что нормы данной статьи являются императивными. Хотя законодатель и возложил данные обязанности на арендодателя, однако не указал, что именно понимается под «надлежащим состоянием» транспортного средства. Кроме того, законодателем не дано определений «текущий ремонт» и «капитальный ремонт», т.е. не установлено, что именно входит в обязанности арендодателя при осуществлении ремонта транспортного средства, а это создает на практике множество проблем.

Диссертант полагает, что понятие «надлежащее состояние» – более широкое и включает в себя определения «текущий ремонт» и «капитальный ремонт». В судебной практике данный вопрос решается с помощью экспертизы.

Помимо этого, многие обязанности по поддержанию транспортного средства в надлежащем состоянии закреплены в законодательстве и являются обязательными не только для арендодателя, но и для собственника имущества. Так,

например, собственник транспортного средства обязан проходить технический осмотр через определенный период времени.

На арендодателя также возлагаются обязанности по страхованию транспортного средства. Автор приходит к выводу, что добровольное страхование чаще используется в договоре аренды транспортных средств без экипажа, так как в данном договоре техническое содержание транспортного средства и управление им возложены 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.

Особое внимание уделяется вопросу ответственности за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием. С учетом того, что транспортное средство выступает источником повышенной опасности, эту ответственность несет арендодатель (ст. 640 ГК РФ). В связи с этим в силу ст. 1079 ГК РФ 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.

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

В четвертом параграфе *«Права, обязанности и ответственность арендатора»* на примерах правоприменительной практики выявляются и анализируются наиболее острые проблемы, связанные с обязанностями арендатора по со-

держанию транспортного средства в договоре аренды транспортных средств с экипажем. Как уже отмечалось, основные обязанности по содержанию транспортного средства в договоре аренды транспортных средств с экипажем возлагаются на арендодателя, а по договору тайм-чартер — на собственника. 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, данное соглашение будет ничтожным.

Исследование правоприменительной практики показало, что могут быть предусмотрены исключения из данного правила. Например, по договору тайм-чартер на фрахтователя возлагаются обязанности производить все ремонтные работы или замену любых поврежденных или изношенных деталей таким образом, чтобы не уменьшить стоимость судна.

По договору аренды транспортных средств с экипажем на арендатора возлагаются следующие права и обязанности: использовать транспортное средство по назначению и в соответствии с договором; отдавать распоряжения экипажу транспортного средства по его коммерческой эксплуатации; своевременно вносить плату за пользование имуществом (арендную плату); нести расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства; без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду; без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки, иные договоры и т.п.

Анализируя правоприменительную практику, автор выделяет проблему завышения арендной платы арендодателем. По его мнению, для решения этой проблемы необходимо перенять опыт зарубежных стран (например Швейцарии) и предусмотреть в российском законодательстве положения, касающиеся защиты от завышения арендной платы арендодателем, т.е. четко определить, когда повышение арендной платы оправдано, а когда она считается завышенной, и т.д.

По договору аренды транспортных средств с экипажем на арендатора возлагается ответственность за гибель или повреждение транспортного средства. Анализ правоприменительной практики показал, что арендатор также может

освободиться от данной ответственности.

Вторая глава **«Аренда транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации по праву зарубежных стран»**, включающая четыре параграфа, посвящена исследованию института аренды транспортных средств с экипажем в континентальной системе права.

В первом параграфе *«Аренда транспортных средств по праву Германии»* рассматривается институт аренды транспортных средств с экипажем, который в Германии не выделен как самостоятельный. В Германском гражданском уложении 1896 г. аренда транспортных средств с экипажем регулируется общими нормами о найме вещей и найме услуг.

Диссертантом выявлено, что договор тайм-чартер имеет особенности, значительно отличающие его от подобного вида договоров других стран, в частности, Российской Федерации. Так, 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.

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 являются особенностями договора тайм-чартер, отличающими его от подобного вида договора других стран. К таким особенностям диссертант относит следующие:

1) судовладелец обязан привести судно, предназначенное для перевозки груза и товаров, в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю;

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;

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. Судовладелец, наделенный залоговым пра-

вом на имущество фрахтователя, может отказаться от выдачи указанного имущества или коносамента до тех пор, пока фрахтователь не выплатит фрахт;

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 груза;

5) на фрахтователя возлагаются обязанности по выбору безопасного порта или якорной стоянки, если он поручает судовладельцу заходить в определенный порт или якорную стоянку; по оплате портовых сборов, лоцманских сборов, премий для дальнейшего страхования судна и буксирных средств.

Во втором параграфе «*Аренда транспортных средств с экипажем по праву Испании*» анализируется законодательство Испании, в котором договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен как обособленный институт, а регулируется общими нормами об аренде и о найме услуг, в силу чего является смешанным.

Однако в некоторых нормативных актах (например, Приказ Министерства Развития 2008 г., Королевский указ «О регулировании Закона о наземном транспорте» от 28 сентября 1990 г. №1211 и т.п.) предусмотрено выделение договора аренды транспортных средств с экипажем в качестве отдельного института, что придает данному договору самостоятельный характер.

Исследование законодательства Испании показало, что чаще всего в нормативных актах этого государства вместо термина «экипаж» применяется термин «водитель», т.е. можно подумать, что по данному договору, помимо транспортного средства, предоставляются только услуги по управлению транспортным средством, однако обязанности по технической эксплуатации также возлагаются на арендодателя, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Одной из главных особенностей данного института в Испании является субъектный состав, а именно то, что 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 также предусмотрен в Коммерческом кодексе Испании. Данный договор не имеет особенностей, значительно отличающих его от аналогичных договоров других стран. Чаще всего тайм-чартер заключается на основе известных проформ, таких как «BALTIME», «NYPE», «LINERTIME», «SHELL-TIME», «TEXACOTIME», «BIMCHENTIME», «SUPPLYTIME» и т.д.

В третьем параграфе *«Аренда транспортных средств с экипажем по праву Италии»* анализируется законодательство Италии, в котором договор аренды транспортных средств с экипажем не выделен в качестве самостоятельного. 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.

Исследование показало, что 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. Анализ законодательства позволил диссертанту установить, что основные права и обязанности сторон по

данному 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, предусматривающего расходы на экипаж, страхование, техническое обслуживание и т.д.

Тайм-чартер заключается на основе таких проформ, как BIMCO и NYPE.

Хотя договор аренды воздушного судна с экипажем выделен как отдельный договор в Кодексе торгового мореплавания 1942 г., однако он регулируется положениями, применяемыми к аренде морского судна и фрахтования. Исключения составляют нормы о форме договора.

В четвертом параграфе *«Аренда транспортных средств с экипажем по праву Франции»* рассмотрены особенности данного института во Франции.

Сравнительный анализ российского и французского законодательств позволил диссертанту сделать вывод, что институт аренды транспортных средств с экипажем во Франции регулируется нормами о найме движимых вещей (все транспортные средства по законодательству Франции относятся к движимым вещам) и нормами о найме услуг ГК Франции. В силу этого данный договор относится к смешанному типу договора.

Автор отмечает, что, помимо ГК Франции, указанный договор регулируется также нормами Транспортного кодекса Франции. В нем содержатся положения, не урегулированные типовыми договорами. Транспортный кодекс 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 средства в Кодексе не предусмотрена, следовательно, данные отношения регулируются нормами ГК Франции.

По мнению диссертанта, главные особенности договора аренды транспортных средств с экипажем во Франции в соответствии с правами и обязанностями сторон состоят в следующем:

- 1) арендатору предоставляется право продлить срок договора аренды в зависимости от обстоятельств;

2) текущий ремонт транспортного средства возлагается на арендатора, капитальный ремонт осуществляется арендодателем. Определение характера ремонта между арендатором и владельцем носит консенсуальный характер;

3) 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;

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.

В **заключении** подводятся итоги проведенного исследования, формулируются основные положения и выводы; обозначаются проблемы, нуждающиеся в дальнейшем, более глубоком изучении.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ:

1. *Игнатова, Ю.Н.* Классификация договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юрист. – 2013. – № 9. – С. 22–25 (0,48 п.л.). ISSN 1812-3929.

2. *Игнатова, Ю.Н.* Понятие и значение договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – Саратов: ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2013. – № 5 (94). – С. 125–128 (0,35 п.л.). ISSN 2227-7315.

3. *Игнатова, Ю.Н.* Виды фрахтования на время по морскому праву [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юрист. – 2013. – № 17. – С. 20–25 (0,57 п.л.). ISSN 1812-3929.

4. *Игнатова, Ю.Н.* Договоры аренды транспортного средства: понятие и классификация объекта [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юрист. – 2014. – № 1. – С. 33–36 (0,29 п.л.). ISSN 1812-3929.

5. *Игнатова, Ю.Н.* История возникновения института аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – Саратов: ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014. – № 2 (97). – С. 146–150 (0,39 п.л.). ISSN 2227-7315.

6. *Игнатова, Ю.Н.* Договор аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юрист. – 2014. – № 15. – С. 28–32 (0,54 п.л.). ISSN 1812-3929.

Статьи, опубликованные в иных изданиях

7. *Игнатова, Ю.Н.* Субъекты договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юридические записки. – 2013. – № 2. – С. 45–48 (0,34 п.л.).

8. *Игнатова, Ю.Н.* Страхование транспортных средств по договору аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Юридическая наука. – 2013. – № 4. – С. 58–61 (0,40 п.л.).

9. *Игнатова, Ю.Н.* Актуальные проблемы классификации договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Закон и правоприменительная практика : материалы II Международной научно-практической конференции (Н. Новгород, 30 июня 2013 г.) / под ред. Л.А. Чеговадзе. – Н. Новгород: АНО «НОЦ «ЦЕЗИУС», 2013. – С. 137–148 (0,68 п.л.).

10. *Игнатова, Ю.Н.* Объект договора аренды транспортных средств [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Право и политика: теоретические и практические проблемы: сборник материалов 2-й Международной научно-практической конференции, посвященной 20-летию юридического факультета Рязанского государственного университета имени С.А. Есенина (4 ноября 2013 г.) / отв. ред. А.В. Малько; Рязанский гос. ун-т им. С.А. Есенина. – Рязань: Концепция, 2013. – Вып. 2. – С. 271–274 (0,29 п.л.).

11. *Игнатова, Ю.Н.* Некоторые проблемы классификации договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Конвергенция частного и публичного права: проблемы совершенствования современного законодательства: сборник материалов Всероссийской научно-практической кон-

ференции, посвященной памяти заслуженного юриста Российской Федерации, доктора юридических наук, профессора Н.М. Коршунова / отв. ред. Ю.С. Харитонов. – М.: МАЭП, 2013. – С. 277–281 (0,30 п.л.).

12. *Игнатова, Ю.Н.* Правовое регулирование договора аренды транспортных средств с экипажем [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Развитие частного права: тенденции и перспективы: сборник трудов Всероссийской конференции студентов, магистрантов и аспирантов (26 марта 2014 г.) / отв. ред. Д.В. Ванин. – Саратов: Буква, 2014. – С. 37–38 (0,12 п.л.).

13. *Игнатова, Ю.Н.* Аренда транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Тенденции модернизации российского гражданского законодательства: сборник научных трудов (25 апреля 2014 г.) – Саратов: Издательский центр «Наука», 2014. – С. 44–47 (0,27 п.л.).

14. *Игнатова, Ю.Н.* Правовое регулирование аренды транспортных средств с экипажем по законодательству Испании [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Политика и право в социально-экономической системе общества: материалы XI Международной научно-практической конференции (26-27 июня 2014 г.) / Науч.-инф. издат. центр «Институт стратегических исследований». – М.: Спецкнига, 2014. – С. 44–48 (0,17 п.л.).

15. *Игнатова, Ю.Н.* Особенности договоров фрахтования судна на время [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Проблемы применения частного права: межвуз. сб. науч. ст., посвящ. памяти д-ра юрид. наук, проф. А.А. Серветника / отв. ред. Т.И. Хмелева. – Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014. – С. 53–57 (0,28 п.л.).

16. *Игнатова, Ю.Н.* Особенности договора аренды транспортных средств с экипажем по законодательству Германии [Текст] / Ю.Н. Игнатова // Интеграция науки и практики как механизм эффективного развития современного общества: материалы XII Международной научно-практической конференции (г. Москва, 3–4 июля 2014 г.) / Науч.-инф. издат. центр «Институт стратегических исследований». – М.: Спецкнига, 2014. – С. 203–207 (0,22 п.л.).

17. *Ignatova Yu.N.* Veicoli noleggiati con equipaggio sul diritto d'Italia. Italian Science Review. 2014; 6(15). – P. 22–25 (0,41 п.л.). URL:<http://www.ias-journal.org/archive/2014/june/Ignatova.pdf>.

Подписано в печать 15.10.2014 г. Формат 60х84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура «Times». Печать офсетная.
Усл. печ. л. 1,5. Тираж 100 экз. Заказ NNN.

Отпечатано в типографии издательства
ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия»
410056, г.Саратов, ул. Вольская, 1.