

ВВЕДЕНИЕ

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 (далее — ГК РФ) выделен отдельный параграф «Аренда транспортных средств», в Кодексе торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ)¹ появилась глава «Договор фрахтования судна на время» (тайм-чартер), а в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ РФ)² — 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 (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

¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207 (с послед. изм.).

² См.: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001 (с послед. изм.).

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 настоящего исследования обусловлена необходимостью совершенствования института аренды транспортных средств с экипажем: выработки соответствующих теоретических и законодательных положений, формирования устойчивой и единообразной правоприменительной практики.

Вопросы, связанные с договором аренды транспортных средств с экипажем, нередко становились объектом различных научных изысканий. Начиная с 60-х годов 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 годах 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.

Настоящая работа¹ представляет собой комплексное исследование договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и на этой основе выработку рекомендаций по дальнейшему развитию теории, законодательства и правоприменительной практики.

В монографии выявлены основные исторические тенденции формирования института аренды транспортных средств с экипажем; рассмотрены понятие, предмет и существенные условия договора

¹ Монография содержит углубление и расширение идей диссертации Ю.Н. Игнатовой. См.: *Игнатова Ю.Н.* Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации: Автореф. дис. канд. ... юрид. наук. Саратов, 2014 [Игнатова – девичья фамилия Ю.Н. Боярской].

аренды транспортных средств с экипажем; установлен субъектный состав данного договора в зависимости от целевого использования; дана характеристика прав и обязанностей сторон в договоре аренды транспортных средств с экипажем; рассмотрены виды услуг по управлению и технической эксплуатации в данном договоре; охарактеризовано положение участников арендных отношений; исследован институт ответственности сторон по договору аренды транспортных средств с экипажем; проведен сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства, касающегося договоров аренды транспортных средств с экипажем, и российского законодательства; разработаны предложения и рекомендации по совершенствованию российского законодательства с учетом зарубежного правового опыта в исследуемой сфере.

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), Германский торговый кодекс (Handelsgesetzbuch 1897), Гражданский кодекс Италии (II 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.

Надеемся, что предложенная монография станет основой для дальнейших научных дискуссий по проблемам, связанным с цивилистическими принципами и практическими вопросами их применения.

ГЛАВА 1

АРЕНДА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ УСЛУГ ПО УПРАВЛЕНИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ 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, вьючные 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 Своде законов Хаммурапи приблизительно в 1750-х годах до н.э. 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 $2\frac{1}{2}$ шеума серебра за один день»³;

«Если человек нанял судно емкостью 60 гуров, то он должен платить в качестве его наемной платы $\frac{1}{6}$ 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

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

² Там же. § 275.

³ Там же. § 276.

⁴ Там же. § 277.

лодочник был 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.

Важно отметить, что статьи об аренде транспортных средств не были выделены в отдельную главу, а регулировались общими нормами об аренде и найме.

Что же касается русского права, то можно предположить, что институт аренды транспортных средств (гужевого транспорта) начал зарождаться с 1019 г. В то время древнерусское право еще 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., принятом в 1019–1054 гг.⁶, договор аренды (найма) 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 (арендную плату) — денежную сумму или материальные ценности, орудия производства, позволяющие ему вести хозяйство на основе соглашения между ним и господином⁷.

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

1. *«АЖЕ ЗАКУП БЕЖИТЬ. Аже закуп бежить от господы, то обель; и деть ли искат (и) кун, а явлено ходить, или ко князю, или к судиям бе-*

¹ Свод законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. § 237.

² Молотьба была сложным процессом. Зерно разбрасывали по полю и ездили по нему повозками или специальными салазками с заостренными концами, чтобы отделить зерно от плевел, после этого его веяли и мололи. То есть для данной процедуры использовали животное в качестве транспортного средства. В настоящее время молотьбу выполняют в основном комбайнами в поле (Свод законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1. § 237).

³ Свод 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.

жить обиды дея своего господина, то про то не работять 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 ролеинны закуп, а погубить воинский конь, то не платити ему; но еже дал ему господин плуг и борону, от него же купу емлеть, то погубивше платити; аже ли господин его отслеть на свое орудье, а погибнуть без него, то того ему не платити»³.*

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 платит⁴.

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 платити»⁵.*

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»⁶).

4. *«Аже господин переобидить закупа, а увидить купу его или отарицю, то то ему все воротити, а за обиду платити ему 60 кун»⁷.*

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

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. С. 103.

³ Пространная редакция «Русской Правды». Ст. 57.

⁴ Российское законодательство X–XX веков: В 9 т. Т. I. С. 103.

⁵ Пространная редакция «Русской Правды». Ст. 58.

⁶ Российское законодательство X–XX веков: В 9 т. Т. I. С. 104.

⁷ Пространная редакция «Русской Правды». Ст. 59.

предписывает вернуть закупа положенное и наказывает виновного штрафом в 60 кун¹.

5. *«Паки ли приметъ на немъ кун, то опять ему воротити куны, что будетъ принял, а за обиду платити ему 3 гривны продажи»².*

В статье просматривается стремление ограничить произвол господина в расчетах с закупом: получив с закупа бóльшую плату, чем оговаривалось, господин обязан вернуть ему лишнее и наказывается продажей³.

6. *«Продасть ли господин закупа обель, то наимиту свобода во всех кунях, а господину за обиду платити 12 гривен продаже»⁴.*

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 продажей⁵.

Таким образом, субъектами данного договора являются «господин» и «закуп». Господин – хозяин закупа; закуп – феодально-зависимый крестьянин, но в отличие от холопа сохранявший элементы прав лично свободного человека. 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 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 писанные своды правил и документов продолжали развивать данный институт.

По нашему мнению, именно в приведенных статьях начинает зарождаться институт аренды транспортных средств, а именно договор аренды вьючных животных. Итак, господин предоставляет закупа во временное владение и пользование вьючное животное (коня) для сельскохозяйственных нужд (например, для вспашки 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».

¹ См.: Российское законодательство X–XX веков: В 9 т. Т. I. С. 104.

² Пространная редакция «Русской Правды». Ст. 60.

³ См.: Российское законодательство X–XX веков: В 9 т. Т. I. С. 104.

⁴ Пространная редакция «Русской Правды». Ст. 61.

⁵ См.: Российское законодательство X–XX веков: В 9 т. Т. I. С. 105.

Следующие писанные своды правил и документов развивают рассматриваемый институт.

Однако, некоторые авторы¹ считают, что договор закупничества является договором займа. Другие авторы квалифицируют его как договор найма труда².

Л.В. Санникова отмечает, что отношения власти и подчинения, складывающиеся в процессе применения наемного труда, являются отличительным признаком правоотношения найма труда. Наличие властных полномочий у господина в отношении закупа при применении труда последнего может служить аргументом для квалификации закупничества как правовой формы найма труда³.

Также автор считает, что основные конструктивные особенности договора закупничества, предоставление денежной суммы в качестве предварительной оплаты работ и ограничение властных полномочий нанимателя сохранились в таких правовых формах найма труда, как служилая кабала, жилая запись, разновидность договора личного найма — договор зажива⁴.

Для обоснования своей позиции, что именно в статьях о закупе древнерусского законодательства «Русская Правда» появляются первые упоминания об аренде гужевого транспорта (вьючных животных), хотелось бы добавить, что в них предметом договора аренды выступают индивидуально-определенные вещи. Здесь транспортное средство (в данном случае гужевой транспорт), так же как и животные (вьючные животные) как объекты гражданских прав, обладает индивидуально-определенными признаками, т.е. такими, на основании которых их можно выделить из ряда однородных вещей. Объектом договора займа не могут быть вьючные животные, поскольку заем предполагает передачу вещей, определенных родовыми признаками. Следовательно, аренда гужевого транспорта (вьючных животных) начинает зарождаться в древнерусском законодательстве.

Таким образом, институт аренды транспортных средств в зарубежном законодательстве начал развиваться еще до нашей эры. В Своде законов царя Хаммурапи содержались такие термины, как «наем», «аренда», а также представлены нормы, по которым можно судить о существовании аренды транспортных средств с экипажем. В российском праве институт аренды гужевого транспорта (в том числе вьючных жи-

¹ См.: *Неволин К.* История российских гражданских законов: В 3 т. СПб., 1911. С. 236.

² См.: *Рейц А.* Опыт истории Российских государственных и гражданских законов. М., 1836. С. 315; *Санникова Л.В.* Договор найма труда в России. М.: МТ-Пресс, 1999. С. 20.

³ См.: *Санникова Л.В.* Договор найма труда в России. С. 20.

⁴ Там же.

вотных) начал зарождаться в древнерусском законодательстве «Русская Правда». Договор аренды был практически не развит (он регулировался обычаями делового оборота, деловыми обыкновениями и заведенным порядком). В писаном праве содержалось лишь несколько общих норм об аренде. Предметом договора выступало выючное животное, предоставляемое во временное владение и пользование. 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 ГК РФ¹ выделили институт аренды транспортных средств в отдельный параграф (§ 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 предоставить судно за вознаграждение (арендную плату) фрахтователю (арендатору) на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или иных целей³. Д.С. Левенсон отмечал, что по второму виду договора владелец не только предоставлял транспортные средства в возмездное временное пользование нанимателю 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.⁴

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.

¹ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ. Ч. 2 // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410 (с послед. изм.).

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

³ См.: Кодекс торгового мореплавания Союза ССР: Указ Президиума ВС СССР от 17 сентября 1968 г. № 6001-VIII (с изм. от 2 декабря 1987 г.) // <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102010111&backlink=1&&nd=102010112> (утратил силу).

⁴ См.: *Левенсон Д.С.* Указ. соч. С. 6.

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 право владеть ими, без права пользования. Автотранспортное предприятие частично сохраняет право владения автомобилями в период действия договора... Не является 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 им, или предоставленная обладателю возможность непосредственного воздействия на него, устанавливающая 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

¹ Левенсон Д.С. Указ. соч. С. 12–13.

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

право остается за арендодателем, который сохраняет контроль над членами экипажа. Для них обязательны распоряжения арендодателя, относящиеся к управлению транспортным средством и его технической эксплуатации.

Аналогичную ситуацию можно наблюдать и в зарубежном законодательстве, а именно в Гражданском кодексе Украины (далее – ГК Украины)¹. 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) наймодатель 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 параграф (§ 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 внаем с экипажем, его обслуживающим (п. 2 ст. 798 ГК Украины). Согласно п. 1 ст. 805 ГК Украины управление транспортным средством и его техническая эксплуатация 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 КТМ РФ также содержится определение договора фрахтования на время. По договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) 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.

¹ Гражданский кодекс Украины. Харьков, 2010. С. 212.

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.

Таким образом, арендатор обладает 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)³ 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

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

² См. там же. С. 26.

³ См.: Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383 (с послед. изм.).

воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Хотя многие авторы считают, что аренда воздушного судна осуществляется по договору фрахтования (воздушный чартер)¹, 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 (воздушный чартер) эксплуатант выступает фрахтовщиком. Фрахтователь же довольно часто не является ни пассажиром, ни грузоотправителем, ни грузополучателем².

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 части воздушного судна для воздушной перевозки грузов, багажа пассажиров или почты, то это договор чартера (перевозки)³.

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 со ст. 632 ГК РФ⁴».

В КВВТ РФ 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»⁵ также нет понятия и особенностей 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 словами «иное право» можно понимать и право аренды по соответствующему договору⁶.

¹ См., например: *Шапкина Г.С.* Договор аренды // *Хозяйство и право.* 2003. № 7. С. 29.

² См.: Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации (постатейный) // Под ред. А.И. Травникова. М., 2009. С. 178.

³ 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. Кн. 2. 4-е изд., стер. М., 2002. С. 291.

⁴ См.: *Ананьева А.А.* Правовое регулирование воздушного фрахтования. Саратов, 2013. С. 11.

⁵ СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169 (с послед. изм.).

⁶ См.: *Ем В.С.* Договор аренды транспортного средства: Проблемы теории и практики применения // *Основные проблемы частного права: Сб. ст. к юбилею д-ра юрид. наук, проф. А.Л. Маковского.* М., 2010. С. 104–120.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта)¹ также не содержит норм, касающихся аренды транспортных средств с экипажем.

Отсутствие рассматриваемых норм является существенным недостатком нормативных актов в формировании, правовом моделировании и регулировании потенциально возможных или складывающихся арендных отношений, особенно актуальных на этапе увеличения количества субъектов – коммерческих пользователей соответствующих транспортных средств².

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 и 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

¹ СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555 (с послед. изм.).

² См.: Вавилин Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств. С. 18.

услуг по управлению), аналогично в договоре аренды транспортного средства без экипажа — без предоставления 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 положения иных нормативных актов не регулируют данные подвиды договора.

В Гражданском кодексе Республики Казахстан (далее — ГК РК) от 27 декабря 1994 г. № 269-ХІІ⁴ 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, в 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 аренду транспортных средств только с услугами по управлению.

По нашему мнению, данная проблема нашла свое решение в законодательстве США. В Гражданском кодексе Луизианы 1988 г.⁵ (далее — ГК Луизианы) не выделены в отдельный параграф договоры аренды транспортных средств с экипажем и без него. Данные виды

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

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

³ См. там же. С. 11.

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

⁵ Louisiana Civil Code: Acts 1987, № 124, § 1, eff. Jan. 1, 1988 // <http://legis.la.gov/lss/lss.asp?folder=67> (Пер. наш. — Авт.).