**Содержание**

Введение

1 Договор аренды транспортных средств

1.1 Понятие, признаки и значение договора аренды транспортных средств

1.2 Основные элементы договора аренды транспортных средств

2. Виды договора аренды транспортных средств

2.1 Договор аренды транспортных средств без экипажа

2.2 Договор аренды транспортных средств с экипажем

Заключение

Глоссарий

Список использованных источников

Приложение А

Приложение Б

Приложение В

**Введение**

Актуальность темы исследования. Во-первых, научно-технический прогресс общества - объективный фактор его развития. Одним из его результатов является создание и постоянное совершенствование самодвижущихся механических средств перевозки (передвижения) граждан, грузов и багажа. В эксплуатации появляются их новые виды и типы. И если в 19 веке таковыми были, главным образом, морские, речные суда и суда внутреннего водного плавания, то в 20 веке в широком повседневном использовании присутствуют уже не только водные, но и воздушные, железнодорожные и автомобильные транспортные средства. Механический транспорт становится значимым, неотъемлемым и распространенным объектом экономического, гражданского оборота. Данный фактор социально-экономического развития общества, а также специфика, особая характеристика рассматриваемого объекта (как источника повышенной опасности и сложного технического устройства) гражданских правоотношений, с одной стороны, и существенные изменения в гражданском праве, связанные с утверждением рыночных экономических отношений, и как следствие, высокой и возрастающей степенью востребованности гражданско-правового института аренды, с другой, - выявили исключительную актуальность договора аренды транспортного средства, необходимость его более детального законодательного рассмотрения и системного научного исследования.

Во-вторых, как следствие вышеуказанных причин впервые в отечественной истории гражданского права в одном из фундаментальных нормативно-правовых источников права, Гражданском кодексе Российской Федерации, предусмотрен отдельный параграф «Аренда транспортных средств». Однако как показывает практика, не все проблемы, связанные с юридическим нормированием прав и обязанностей сторон в правовом регулировании данных отношений, удалось решить. Кроме того, недостаточно полно определен Кодексом понятийный аппарат. Вызывает сомнение выделение законодателем исключительно только двух подвидов рассматриваемого договора аренды в зависимости от наличия или отсутствия полного комплекса услуг арендодателя по управлению и техническому обслуживанию при отсутствии общих положений об аренде транспортных средств.

В-третьих, в соответствии со статьями 641, 649 ГК РФ особенности аренды отдельных видов транспортных средств могут быть установлены лишь транспортными кодексами и уставами. К сожалению, вновь принимаемые законодателем эти нормативно-правовые акты не содержат в себе положений, указывающих на специфику аренды того или иного вида транспортного средства, создавая тем самым значительные трудности в соответствующем локальном договорном регулировании отношений конкретных сторон. Таким образом, налицо существенная неполнота и недостаточная нормативная разработанность аренды данного вида имущества.

Степень научной разработанности. Работа аккумулировала в себе научный материал, который послужил ее исследовательской основой и позволил сохранить преемственность в развитии правовой науки. Теоретическую основу настоящей работы составили труды дореволюционных российских цивилистов - Д.И. Мейера, К. Победоносцева, а также труды современных отечественных ученых: М.М. Агаркова, Н.А. Баринова, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, В.В. Витрянского, М.М. Волкова, Д.М. Генкина, К.Ф. Егорова, А.А. Иванова, О.С. Иоффе, Ю.Х. Калмыкова, О.А. Красавчикова, А.Г. Калпина, Д.С. Левенсона, И.Б. Новицкого, Н.Н. Остроумова, Б.И. Путинского, В.А. Рясенцева, О.Н. Садикова, В.Т. Смирнова, В.А. Тархова, P.O. Халфиной, В.А. Хохлова, З.И. Цыбуленко и других авторов.

Основной целью настоящей работы является осуществление всестороннего комплексного научного анализа правовых отношений аренды транспортных средств, исследование нормативно-правового регулирования аренды транспортных средств с учетом современного отечественного законодательства и практики его применения, выявление имеющихся проблем в рассматриваемой области и разработка рекомендации по совершенствованию соответствующей законодательной базы.

Реализация поставленной цели обусловила необходимость решения следующих конкретных задач:

а) выявление степени актуальности детального правового регулирования отношений аренды транспортных средств;

б)анализ понятия и содержания договора аренды транспортных средств и отграничение его от смежных договоров (перевозки, подряда, лизинга, хранения и др.);

в)определение понятия и признаков предмета рассматриваемого договора;

г)выявление возможных субъектов данных правовых отношений и характеристика специальных требований, предъявляемых к ним как к участникам договора аренды транспортных средств;

д)определение правового статуса экипажа и его руководителя в договоре аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации;

е)изучение прав и обязанностей сторон в договоре аренды транспортных средств с экипажем и в договоре аренды транспортных средств без экипажа, их сравнительная характеристика;

ж)исследование ответственности сторон в рассматриваемых видах договора аренды транспортных средств;

з)на основе анализа и обобщения исследованного научного, нормативно - правового и практического материала формулирование предложений по совершенствованию соответствующего законодательства России, в том числе, разработка типовых договоров аренды транспортных средств с экипажем и без экипажа.

Методологическая основа исследования. Для достижения указанной цели и соответственно решения поставленных задач исследование основывалось на общенаучном диалектическом методе познания, а также на следующих частнонаучных методах познания: комплексного, системного анализа, правового моделирования, сравнительно-правового, нормативного, формально-логического метода толкования права.

Структура работы. По структуре работа состоит из введения, двух глав объеденяющих шесть параграфов, заключения и билиографии.

# 1 Договор аренды транспортных средств

# 1.1 Понятие, признаки и значение договора аренды транспортных средств

В отличие от предшествующего Гражданского кодекса РСФСР 1964 года ныне действующий Гражданский кодекс Российской Федерации содержит отдельную главу 34, посвященную аренде (и главу 35, применяемую в регулировании отношений найма жилого помещения). В § 1 главы 34 выделены общие нормы об аренде, которые регулируют все виды арендных отношений независимо от субъектов данных правоотношений и от вида арендуемого имущества. Исключение составляют те случаи, когда по тем или иным арендным сделкам предусмотрены специальные нормы.

Кроме того, в новом Гражданском кодексе в отдельные параграфы выделены договоры аренды некоторых видов имущества. В частности, § 3 главы 34 содержит положения об аренде транспортных средств.

Важность закрепления соответствующих норм, регулирующих отношения аренды транспортных средств, и выделение их в параграф в кодифицированном гражданско-правовом акте не вызывает сомнения.

Во-первых, договор аренды данного вида имущества является на сегодняшний день относительно распространенным.

Для некоторых отраслей экономики он явился одним из значительных средств экономической поддержки в условиях ограниченного государственного дотационного финансирования, имеющихся негативных факторов социально-экономических преобразований.

Появились социально-экономические, правовые предпосылки и условия, которые способствуют расширению практики его применения. В частности, несоизмеримо увеличился круг участников данных правоотношений, появились новые в отечественной практике виды аренды транспортных средств и получили свое правовое закрепление (например, финансовая аренда (лизинг) транспортных средств[[1]](#footnote-1)), устранен дефицит транспортных средств как причина, в частности, крайне малого удельного веса в гражданском обороте договоров проката и аренды автотранспорта.

Качественно и количественно изменился состав оснований заключения договора аренды транспортных средств. Если по предшествующему хозяйственному законодательству наиболее распространенным основанием подписания сторонами соответствующих двухсторонних сделок являлись, помимо соглашения сторон, плановые, «однотипные плановым» и различного вида административные акты, то на современном этапе в результате глобальных, всеобъемлющих внутригосударственных экономических и правовых преобразований наиболее распространенным основанием становится волеизъявление, соглашение сторон, сформированное уже, как правило, не на плановых государственных заданиях, заказах, а на бизнес-планах, в основе которых - коммерческая заинтересованность хозяйствующих субъектов.

На значимость правового регулирования рассматриваемых отношений обращает внимание и относительное распространение их в гражданско-правовом обороте других экономически развитых государств. Подтверждением данного факта, в частности, является создание в 1984 году Европейской ассоциации аренды автомобилей (ECATR), в основе деятельности которой находится обеспечение аренды транспортных средств на уровне Европейского Союза. В эту Ассоциацию входят 16 государств, на которые приходятся 3,5 млн. арендованных легковых и грузовых автомобилей. Сами члены организации ежегодно приобретают не менее 1,5 млн. автомобилей[[2]](#footnote-2).

Во-вторых, предмет договора аренды транспортных средств принадлежит к числу относительно дорогостоящего имущества. Главным образом, по данной причине некоторые из транспортных средств (воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты) отнесены гражданским законодательством Российской Федерации к объектам недвижимости (ст. 130 ГК РФ). А значит, на них распространяется закрепленный законом специальный правовой режим.

В-третьих, разновидность транспортных средств сравнительно велика и имеет тенденцию, как следствие научно-технического прогресса и других факторов, к дальнейшему увеличению. Техническая эксплуатация и управление имеет свои родовые и индивидуальные особенности. В том числе, с этим связана необходимость иметь в системе законодательства отраслевые.

Транспортные кодексы и уставы. Однако, с одной стороны, нормы данных правовых кодифицированных актов не охватывают правовым регулированием отношений аренды всех разновидностей транспортных средств, с другой стороны, аренда отдельных видов транспортных средств, учитывая специфические особенности, связанные с их технической эксплуатацией и управлением, объективно тяготеет, как результат однородности предмета правового регулирования, к общим началам правового регулирования. Таким образом, факторы экономичности и целесообразности в правовом регулировании данных общественных отношений непосредственно должны иметь место.

В-четвертых, законодательство относит транспортные средства к источникам повышенной опасности. Это обстоятельство требует детального регулирования отношений по передаче данных объектов в пользование и владение собственником титульному владельцу (арендатору, фрахтователю) для использования их в коммерческих целях.

В-пятых, цель аренды транспортных средств как правового инструмента решения определенных экономических задач юридическими и физическими лицами трансформируется, меняет акценты с позиции необходимости выполнения народно-хозяйственного плана, исполнения нормативных актов соответствующих транспортных министерств и ведомств в область коммерческой эксплуатации, получения прибыли, рентабельной государственной хозяйственной и предпринимательской деятельности.

В-шестых, положения Гражданского кодекса РФ, составляющие § 3 главы 34, разрешили некоторые спорные теоретические и практические вопросы, более определенно сформулировали содержание договора аренды транспортных средств и ответственность сторон по договору.

В-седьмых, указанные нормы сформировали отправную правовую базу, юридические конструкции для дальнейшего формирования законодательства об аренде транспортных средств, в том числе, необходимых положений в новых транспортных кодексах и уставах. Тем самым они обеспечили «не только «экономию правового регулирования», но и то, что имеет гораздо большее значение, - необходимое единство самого регулирования»[[3]](#footnote-3).

Анализ определений договора аренды (фрахтования) транспортного средства с экипажем (ст. 632 ГК РФ) и договора аренды (фрахтования) транспортного средства без экипажа (ст. 642 ГК РФ) позволяет сделать наиболее общий вывод: договор аренды транспортного средства – возмездное двухстороннее соглашение, в соответствии с которым одна сторона (арендодатель) предоставляет другой стороне (арендатору) транспортное средство за плату во временное владение и пользование с целью бытовой, производственной или коммерческой эксплуатации с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации либо без предоставления таковых услуг[[4]](#footnote-4).

По договору аренды транспортного средства правомочия владения и пользования транспортным средством переходят от арендодателя (наймодателя) к арендатору (нанимателю). В научной литературе, как отечественной, так и зарубежной, единодушно подчеркивается, что передача имущества в пользование составляет конститутивный элемент договора аренды.[[5]](#footnote-5) Обсуждение же правомочия владения, до недавнего времени, либо не поднималось, на том, в частности, основании, что оно не содержалось в легальных определениях имущественного найма (аренды), в том числе, в транспортных кодексах и уставах; либо не рассматривалось в качестве полноценного характеризующего качественного элемента договора имущественного найма (аренды). Необходимо заметить, что «для современного развития экономических отношений возможна такая аренда, при которой имущество предоставляется арендатору только в пользование, например, при аренде ЭВМ...»[[6]](#footnote-6). Это отражено в определении договора аренды в ст.606 ГК России.)

Одним из практических примеров, когда транспортные средства предоставлялись по договорам аренды в пользование и при этом подчеркивался исключительно переход лишь данного правомочия, является следующий.

«Автомобили подаются нанимателю ежедневно в начале рабочего дня и по окончании работы возвращаются в гараж арендодателя. ... Наниматель возвращая автомобили, предоставляет наймодателю 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»[[7]](#footnote-7).

По нашему мнению, в данном примере не происходит разрыв правомочий владения и пользования. Налицо их полная конгруэнтность. Когда арендатор припарковывает автомобиль в гараж арендодателя, «утрачивая фактическое господство над вещью»[[8]](#footnote-8), то он лишается в соответствующий момент и возможности пользования им. Таким образом, утрачивается конститутивный элемент договора аренды. А значит, договор аренды теряет свою практическую значимость и правовую роль.

Например, акционерное общество «Московское такси» сдает автомобили без экипажа, как правило, ежедневно и одним и тем же индивидуальным предпринимателям в аренду на сутки или на двенадцать часов. В соответствии с обычаем делового оборота, когда сутки в таксопарках начинаются с семи часов утра, формируется график. Первая смена проходит с семи часов до девятнадцати, вторая, соответственно, - с девятнадцати до семи часов. При этом если аренда автомобиля «оплачена» (заключен договор) на сутки вперед, то пересмена происходит в любое подходящее время. Завершается смена и действие договора аренды, как правило, с момента возврата автомобиля в гараж арендодателя[[9]](#footnote-9).

По нашему мнению, новая правовая конструкция в рассматриваемом договоре («предоставить ... во временное владение и пользование» - ст.ст. 632,642 ГК РФ) наиболее полно и точно характеризует «динамику заключенного договора», отношение сторон к предмету договора, чем конструкция ГК РСФСР 1964 г. («предоставить ... во временное пользование» - ст. 275). «Право владения и пользования можно выделить из права собственности и предоставить стороннему лицу»[[10]](#footnote-10).

Применительно к аренде транспортных средств, закрепление правомочия владения (лизгольд[[11]](#footnote-11)) в определении нового ГК РФ имеет принципиально важное значение. Эта конструкция разрешает многие вопросы, например, по определению правовой природы договора аренды транспортного средства с экипажем, по разграничению договора фрахтования на время (тайм - чартера) и договора фрахтования (чартера). Только обладая правом владения, арендатор (непосредственный владелец или, применительно к данному случаю, судовладелец) может, к примеру, отказать в выдаче транспортного средства собственнику до окончания срока договора аренды, поскольку он имеет право на владение по отношению к собственнику.

Предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства - особенность договора аренды транспортного средства с экипажем, которая накладывает на его содержание свою специфику, но не противоречит конститутивным элементам аренды. Договоры аренды транспортных средств с экипажем и без экипажа, закрепленные в статьях 632, 642 ГК РФ, наиболее полно, в сравнении с предшествующими определениями транспортных кодексов и уставов, отражают их гражданско-правовую природу как договоров аренды.

Гражданский кодекс России обозначил два основных, имеющих место в практике, вида аренды транспортных средств: с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (с экипажем) и без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации (без экипажа)[[12]](#footnote-12). По данному основанию законодатель разделил § 3 главы 34 на два подпараграфа.

Необходимо заметить, 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. В договоре аренды транспортного средства с экипажем можно выделить договоры с условиями технического обслуживания и договоры без технического обслуживания (лишь с предоставлением услуг по управлению), аналогично, в договоре аренды транспортного средства без экипажа - без предоставления технического обслуживания и с предоставлением услуг по техническому обслуживанию (но без предоставления услуг по управлению).

В частности, лизинг автотранспортных средств, как правило, представляет собой «так называемую форму лизинга с полным набором сервисных услуг»[[13]](#footnote-13) характеризующуюся наличием комплексной системы ремонта, страхования, технического и гарантийного обслуживания на базе собственных ремонтных служб арендодателя либо привлекаемых им на контрактной основе специализированных сервисных хозяйствующих субъектов[[14]](#footnote-14). В качестве практического примера можно привести создаваемую специализированную компанию в городе Энгельсе по лизингу продукции открытого акционерного общества «Троллейбусный завод». Образуемый хозяйствующий субъект будет обеспечивать весь комплекс необходимых сервисных услуг по обслуживанию троллейбусов в соответствии с заключенными договорами финансовой аренды (лизинга)[[15]](#footnote-15).

Отсутствие в гражданском кодексе общих норм, рассчитанных на любые договоры аренды транспортных средств, а не только на два его вида, приводит к определенной дилемме, необходимости выбора между различными, как правило, взаимоисключающими и коллизионными вариантами.

Первый - признание существующего нормативно-правового регулирования исключительно только названных в ГК РФ рассматриваемых видов договора пробелом в праве по отношению к другим его разновидностям, а следовательно, влекущим применение гражданско-правовых норм, регулирующих сходные отношения (аналогия закона), при заключении вышеуказанных подвидов договора аренды транспортных средств, не предусмотренных Кодексом.

Второй - недопустимость использования в практике иных вариантов договора аренды транспортных средств, чем те, которые прямо указаны в § 3 главы 34 Кодекса. Данный вариант, на наш взгляд, противоречит общим началам и смыслу гражданского законодательства, в частности, принципу свободы договора, и значит, - неприемлем. «Стороны могут заключить договор, как предусмотренный, так и не предусмотренный законами или иными правовыми актами» (п. 2 ст. 421 ГК РФ).

Третий - обозначение в отраслевых транспортных кодексах и уставах разновидностей договора аренды транспортных средств, необходимых для применения в соответствующей области. Один из реальных и непротиворечивых Гражданскому кодексу вариантов, однако, не реализуемых в указанных нормативно-правовых актах: новые Воздушный кодекс РФ и Транспортный устав железных дорог РФ не содержат ни одной нормы, прямо регулирующей аренду соответствующих транспортных средств.

Четвертый - применение общих положений об аренде. Последний вариант предпочтительнее других, так как имеет легальное основание. Статья 625 ГК РФ предусматривает применение к договорам аренды отдельных видов имущества общих положений об аренде (§ 1 глава 34 ГК РФ) в случае, когда иное не установлено правилами Кодекса об этих договорах.

Асимметрический, полярный подход законодателя к регулированию отношений передачи транспортных средств во временное владение и пользование, выражающийся в четко обозначенных критериях наличия или отсутствия полного комплекса услуг арендодателя по управлению и техническому обслуживанию, по всей видимости, ограничивает, нормативно сужает потенциально возможное сочетание условий договора аренды транспортных средств и противоречит концепции полисистемного развития цивилистики в целом.

Транспортное законодательство не ограничивается лишь федеральными кодифицированными нормативно-правовыми актами и другими федеральными законами, оно включает в себя и подзаконные нормативно-правовые акты. В частности, воздушное законодательство Российской Федерации состоит из федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также иных нормативно-правовых актов Российской Федерации[[16]](#footnote-16).

Состав транспортного законодательства, как видно из вышеприведенного примера, является открытым. Ограничение предусмотрено лишь для законов и подзаконных нормативно-правовых актов субъектов Российской Федерации, так как правовое регулирование данной области общественных отношений в соответствии с Конституцией России (п.п. «и», «о» ст. 71) и с ГК РФ (ст. 3) составляет исключительную компетенцию Российской Федерации. Все транспортные уставы и кодексы должны приниматься на уровне федерального закона.

Можно сделать вывод, что к законодательству, регулирующему общественные отношения аренды транспортных средств, можно отнести широкий перечень нормативно-правовых актов. Однако статьи 641, 649 ГК РФ прямо называют нормативные акты, которыми могут регулироваться особенности аренды отдельных видов транспортных средств, - это транспортные кодексы и уставы. Таким образом, в аутентичном, буквальном понимании, законодательство об аренде транспортных средств должно состоять из Гражданского кодекса и транспортных кодексов и уставов, исключая другие подзаконные нормативные акты.

Однако в настоящее время, когда имеет место коренное изменение всего законодательства, укоренившаяся практика поспешного принятия «сырых» законов без наличия в них механизма их реализации, требуется принятие постановлений Правительства России, большое количество других подзаконных нормативно-правовых актов «с изложением порядка применения законов, разъяснением их содержания, в которых оно нередко искажается и изменяется, и применение которых без учета подзаконных актов становится невозможным». Поэтому, на наш взгляд, представляется правильным не ограничивать правовое регулирование рассматриваемых отношений лишь указанными в ГК РФ транспортными кодексами и уставами.

# 1.2 Основные элементы договора аренды транспортных средств

К основным элементам договора аренды относятся стороны, предмет, форма и содержание.

Сторонами в договорах аренды транспортных средств, по общему правилу, могут выступать любые субъекты гражданских правоотношений. Специальных норм, ограничивающих или расширяющих потенциально возможное количество участников, в законодательстве нет. Следовательно, в соответствии с частью 2 п. 1 ст. 2 ГК РФ ими могут выступать физические лица (в том числе, индивидуальные предприниматели), юридические лица всех организационно-правовых форм, Российская Федерация, субъекты Российской Федерации и муниципальные образования, то есть субъекты всех форм собственности.

К арендатору (экипажу арендатора) транспортного средства законодатель предъявляет, учитывая специфику предмета договора как источника повышенной опасности и как сложного технического устройства, специальные требования. Необходимо официально полученное арендатором (экипажем арендатора) разрешение (сертификат, свидетельство, удостоверение) на управление и техническую эксплуатацию транспортного средства, лицензию на занятие соответствующей предпринимательской деятельностью при коммерческой эксплуатации транспортного средства. «В качестве перевозчика может выступать только тот предприниматель (гражданин или организация), который имеет лицензию, разрешающую данный вид деятельности. ... При этом используются как собственные, так и арендованные транспортные средства»[[17]](#footnote-17). Примером могут служить требования, предъявляемые к эксплуатанту воздушного судна воздушным законодательством РФ.

Законодатель не указал ни в ГК РФ, ни в транспортных кодексах и уставах непосредственных обязательных требований, предъявляемых к арендатору. Представляется, что объяснение тому кроется в необходимости предъявления всех вышеперечисленных требований не только к арендатору как стороне договора аренды транспортных средств, но и к более широкому кругу лиц - к эксплуатантам - лицам, использующим транспортные средства для производственных (направленных на обеспечение собственного производства) или коммерческих (извлекающих доходы от их эксплуатации путем получения оплаты за выполненную транспортную услугу) целей, в частности, при аренде транспортных средств, с участием экипажа арендодателя, собственным экипажем либо непосредственно личным управлением транспортным средством.

Как показывает практика применения норм об аренде транспортных средств арендаторами, из числа физических лиц, выступают, как правило, индивидуальные предприниматели. Данное обстоятельство объясняется, в первую очередь, тем, что транспортные средства арендуются по рассматриваемому договору, главным образом, с целью коммерческой эксплуатации, то есть предпринимательской деятельности.

Если транспортное средство арендуется для потребительских целей, то арендатором может выступать и физическое лицо, не зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя.

Рассматривая вопросы сторон в договоре аренды транспортных средств, представляется желательным отметить сформированное в практике арендных правовых отношений положение, когда арендаторам, в лице которых, как правило, выступают коммерческие юридические лица и индивидуальные предприниматели, использующие транспортные средства в коммерческой деятельности, менее рентабельно заключать договоры аренды транспортных средств с физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями. Это объясняется неодинаковым подходом законодателя к налогообложению арендаторов при учете осуществляемых ими арендных платежей.

Арендная плата по объектам основных средств производственного нaзнaчeния, к которым, в том числе, относятся транспортные средства, включается в себестоимость продукции (работ, услуг) арендатора и налог уплачивается соответственно за вычетом осуществленных арендных платежей. При ином условии, когда арендная плата по объектам, не относящимся к основным средствам производственного назначения, не входит в себестоимость продукции (работ, услуг), арендные платежи арендатор производит из чистой прибыли, то есть из денежной суммы, уже освобожденной от налогов.

Таким образом, как правильно отмечается в научной литературе: «суд связал правомочность включения в себестоимость арендной платы объектов основных средств не с производственным использованием их у арендатора, а с формой учета их у арендодателя»[[18]](#footnote-18).

По нашему мнению, данное законодателем различие в степени рентабельности аренды, в зависимости от наличия или отсутствия у физического лица как арендодателя правового статуса индивидуального предпринимателя, не способствует расширению гражданского оборота, снижению себестоимости продукции (работ, услуг), развитию конкуренции и, в частности, укреплению конкурентноспособности продукции (работ, услуг). Для устранения указанного негативного правового эффекта, правового ограничения, представляется необходимым внести законодателем соответствующие изменения в требуемые нормативно-правовые акты по определению основных производственных фондов не по бухгалтерскому учету арендодателя, а, главным образом, по фактическому использованию арендованного имущества, и в частности, транспортных средств, в производственной и коммерческой деятельности арендатора.

Арендодателями могут быть как сами собственники транспортных средств, так и лица, управомоченные собственниками либо законом на заключение соответствующих договоров аренды транспортных средств. Данное положение вытекает из общих норм об аренде ГК РФ (ст. 608 «Арендодатель»).

Управление и распоряжение объектами федеральной собственности (в том числе, заключение договоров аренды имущества), за исключением случаев, предусмотренных законом, осуществляет Правительство Российской Федерации, которое может делегировать министерствам и ведомствам отдельные полномочия в отношении объектов федеральной собственности, в частности, в отношении подведомственных им предприятий. Если полномочия по сдаче соответствующего имущества в аренду не делегированы Правительством Российской Федерации иным государственным органам исполнительной власти, то арбитражно-судебная практика исходит из того, что Госкомимущество РФ и комитеты по управлению имуществом, являющиеся его территориальными управлениями, обладают полномочиями арендодателя государственного имущества. Государственное имущество, относящееся к собственности субъектов Российской Федерации, а также муниципальное имущество должны сдаваться в аренду в порядке, определяемом правовым актом соответствующего субъекта Российской Федерации. При отсутствии такого акта, определяющего управомоченный орган на сдачу указанного имущества в аренду, арбитражно - судебная практика признает надлежащими арендодателями соответствующие комитеты по управлению имуществом.

Таким образом, при сдаче в аренду транспортных средств, относящихся к государственной или муниципальной собственности, в качестве арендодателей выступают специально уполномоченные органы, государственные и муниципальные учреждения и унитарные предприятия, за которыми рассматриваемый вид имущества закрепляется на праве хозяйственного ведения либо оперативного управления. Права данных хозяйствующих субъектов закреплены общими положениями пункта 4 статьи 214, пункта 3 статьи 215, статьями 295, 296 ГК РФ и другими нормативно-правовыми актами.

Предприятиям и учреждениям, за которыми имущество закрепляется на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, следует учитывать дифференцированный подход законодателя к отнесению тех или иных видов транспортных средств к движимому либо недвижимому имуществу, поскольку в соответствии с пунктом 2 статьи 295 ГК РФ сдача в аренду объектов недвижимости рассматриваемыми хозяйствующими субъектами возможна только с согласия собственника.

Как правило, арендодателями выступают крупные транспортные организации. Данное обстоятельство объясняет, помимо других объективных причин, высокая степень монополизации в рассматриваемой области общественной деятельности, отнесение некоторых транспортных отраслей к числу естественных монополий (в частности, железнодорожный, трубопроводный транспорт).

Следует различать правовой статус руководителя экипажа (капитана судна) и так называемого «распорядителя», оперативного руководителя (менеджера) по коммерческому использованию транспортного средства (например, суперкарго). Распорядитель назначается при наличии, главным образом, нескольких титульных владельцев (как правило, сособственников). Объем его полномочий определяется по общим правилам, закрепленным в главе 10 ГК РФ, соответствующим решением совладельцев (сособственников) транспортного средства или законом. Права и обязанности руководителя экипажа, как правило, определены нормами законов. Если руководитель экипажа производит управление и техническую эксплуатацию, то распорядитель осуществляет именно реализацию коммерческой эксплуатации транспортного средства.

По общему правилу, «распорядитель», также как и руководитель экипажа, не наделяется правом сдавать соответствующее транспортное средство в аренду.

Предметом рассматриваемого договора выступает транспортное средство. Поскольку положения ГК РФ не ограничивают предмет указанного договора какими-либо видами или типами транспортных средств, предполагается, что они распространяются на любые транспортные средства, не изъятые из гражданского оборота.

Отметим характерные, юридически значимые черты транспортных средств, которые прямо отражаются на содержании рассматриваемых арендных правоотношений, формировании условий договора, ответственности сторон. Это: а) транспортные средства обладают (как и иные вещи, которые потенциально могут стать предметом аренды) индивидуально-определенными признаками; б) они относятся к источникам повышенной опасности; в) это сложные технические устройства, требующие в эксплуатации специальных знаний и навыков, то есть соответствующей подготовки; г) транспортные средства, как правило, - относительно дорогостоящее имущество; д) некоторые из видов транспортных средств отнесены к объектам недвижимости (воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты)[[19]](#footnote-19).

ГК РФ не содержит обобщающего определения транспортного средства. Необходимость его описания имеется, и она отражена лишь применительно к некоторым видам транспортных средств в отраслевых транспортных нормативно-правовых актах, в частности, в статье 32 Воздушного кодекса РФ. Отсутствие обобщающего юридического определения транспортного средства приводит к необходимости довольно широкого толкования данного понятия.

Например, транспортное средство - средство, «способное к самостоятельному перемещению в пространстве»[[20]](#footnote-20).

Пробел в законодательстве вызывает ряд вопросов. В частности, можно ли отнести к транспортным средствам то или иное имущество, сходное по каким-либо техническим и другим характеристикам с традиционно обозначенными видами транспорта в транспортных кодексах и уставах, либо непосредственно обозначенное законодателем термином транспорт (например, «гужевой транспорт», «вьючный транспорт», «трубопроводный транспорт»), однако, как правило, не рассматриваемое в современном буквальном, непрофессиональном понимании как транспортное средство. Являются ли транспортными средствами устройства, «не оборудованные двигателем и предназначенные для движения в составе с механическими транспортными средствами» (например, железнодорожные вагоны, контейнеры, автомобильные прицепы, тележки) или ими можно назвать только самоходные технические устройства (локомотивы, тепловозы, автомобили, космические, воздушные и морские суда и так далее).

На наш взгляд, ГК РФ к транспортным средствам относит исключительно механические транспортные средства, так как в § 3 главы 34 ГК речь идет об их технической эксплуатации и управлении.

На неоднозначность данного вопроса указывает и отсутствие в работах некоторых авторов[[21]](#footnote-21) родового обозначения транспортных устройств, не оборудованных двигателем, либо применение для их обозначения в научно-теоретических работах[[22]](#footnote-22) словосочетания «перевозочные средства» без определения этого понятия.

По всей видимости, не следует отождествлять, с юридической точки зрения, понятия «перевозочные средства», «средства транспорта» и «транспортные средства». Понятие «средства транспорта» включает в себя как сами транспортные средства, так и другие механизмы и устройства, способствующие транспортировке грузов и багажа и перевозке пассажиров (вагоны, тележки, прицепы и другие). Последние не обладают полным набором качественных технических характеристик, позволяющих в полной мере отнести их к самоходным механизмам (устройствам), то есть перемещающимся и осуществляемым транспортировку грузов с помощью собственной силовой тяги. Понятие «перевозочные средства» более широкое, включающее в себя как средства транспорта, так и немеханические средства передвижения (транспортировки) - «гужевой и вьючный транспорт» и др.

Представляется, что именно представленный структурный подход позволил бы иметь единое нормативно-правовое толкование и употребление указанных понятий в характеристике различных видов перевозочных средств.

Вышеуказанные аргументы позволяют ответить и на другой вопрос. Можно ли считать транспортными средствами механизмы, не способные к выполнению своего главного функционального предназначения, а именно, передвижения, перемещения, транспортировки пассажиров либо имущества и используемые для иных целей, в частности, в качестве складского помещения? Например, вдоль побережья Волги у саратовских грузовых и пассажирских пристаней стоят малотоннажные речные суда, не функционирующие, как правило, по своему прямому предназначению в качестве перевозочных средств, а используемые как надводные станции (стоянки) катеров и лодок.

По всей видимости, нельзя использовать нормы статей 632 - 649 ГК РФ для регулирования отношений аренды данного вида имущества. Эта специфика обусловлена особенностями материального объекта аренды – транспортного средства[[23]](#footnote-23), которое отличает его от договоров имущественного найма (аренды), регулируемыми общими (§ 1 гл. 34 ГК РФ) и другими специальными (§ 2, 4, 5, 6 гл. 34 ГК РФ) положениями об аренде. «При сдаче помещений судна под склад, отель или ресторан отнюдь не имеется в виду эксплуатировать судно как плавучее сооружение», и потому данное «судно» не может рассматриваться в качестве транспортного средства. «Судно должно быть мореходным», так как транспортное средство предоставляется арендатору как самоходное устройство для использования в целях перемещения, транспортировки физических лиц и материальных объектов.

Трубопроводный транспорт - одна из ветвей транспортной промышленности наряду с железнодорожным, водным, воздушным и автомобильным транспортом[[24]](#footnote-24) и преследует ту же единую народнохозяйственную цель перемещения грузов (жидких, газообразных, а в перспективе и некоторых других), однако техника его эксплуатации и «управления» имеют иной характер, порождающий иные юридические последствия. Как было отмечено в научном исследовании, посвященном этим вопросам, технико-экономические особенности трубопроводного транспорта «оказывают существенное влияние на юридические свойства и юридическую квалификацию договоров, выступающих в качестве правовой формы регулирования экономического процесса перемещения продукции по магистральным трубопроводам». Поэтому договорные арендные отношения по данному предмету требуют отдельного законодательного регулирования, отличного от общих норм § 3 главы 34 ГК РФ.

Таким образом, в системе анализа общего подхода статей 632 - 649 Кодекса, наиболее обобщенное, правильное определение, включающее в себя главные, конструктивные признаки и требующее своего включения в кодифицированный гражданско-правовой акт, следующее: транспортное средство - техническое устройство, способное к самостоятельному, без посторонней тяги, движению в пространстве (самоходное), с целью перевозки (перемещения) физических лиц и материальных объектов[[25]](#footnote-25).

По всей видимости, законодатель сознательно не охарактеризовал рассматриваемый объект гражданско-правовых сделок. Налицо полисистемный подход, заключающийся в том, что в конкретно рассматриваемой области необходимо узкоспециальное определение транспортного средства для отграничения от других видов транспортных средств и наиболее полного и совершенного правового регулирования. Например, Воздушный кодекс РФ дает следующее определение воздушного судна. Это «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды». Кроме того, законодателем дано и более широкое определение воздушных транспортных средств - это «самолеты, вертолеты, авиационные, авиационно-космические ракеты, аэростаты, дирижабли, планеры, автожиры, дельтапланы и другие летательные аппараты».

Правовая характеристика транспортных средств уходит своими корнями в историю. В частности, одно из первых легальных определений автомобильного транспортного средства было дано еще 11 сентября 1896 года (официальная дата рождения отечественного автомобильного транспорта). Это «самодвижущийся экипаж».

Полисистемный подход к юридическому определению транспортных средств отражен и в зарубежном законодательстве. В частности, Торговый кодекс Японии определяет морское судно: «Судно ... означает средство, которое сделано пригодным для плавания с целью использования в торговых сделках».

И все же, поскольку транспортные кодексы и уставы не могут охватить все возможные транспортные средства (например, транспортное средство на воздушной подушке[[26]](#footnote-26)), необходимость включения в ГК РФ их обобщающего юридического определения очевидна.

Таким образом, специфика рассматриваемого договора в общей характеристике договора аренды обусловлена предметом соглашения - транспортным средством. Особенности содержания правовых отношений аренды транспортных средств проистекают из тех характерных черт предмета договора и условий его обслуживания, которые потребовали на законодательном уровне актуализировать договор аренды данного вида имущества.

Одним из примеров отличия в регулировании аренды транспортных средств от общего правового регулирования аренды является форма заключения договора. Договоры аренды транспортных средств, как с экипажем, так и без экипажа в соответствии с императивными нормами статей 632, 643 ГК РФ заключаются в простой письменной форме и не подлежат государственной регистрации.

Как отмечается, «это принципиальный момент»[[27]](#footnote-27), так как, по общему правилу, сделки с недвижимым имуществом (к которым, как отмечалось относятся и некоторые виды транспортных средств) и, в частности, договоры аренды недвижимости, заключаемые на срок более одного года, требуют государственной регистрации (см. статьи 164, 169 ГК РФ).

Представляется, что простая письменная форма договора аренды транспортного средства, содержащаяся в ГК РФ, является достаточной для удостоверения соответствующих прав и оптимальной по оперативности и рациональности в гражданском обороте.

Как правило, транспортные средства подлежат обязательной государственной регистрации, в частности, автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см. и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/час, тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины[[28]](#footnote-28). Однако в данном случае она является актом административным, носящим характер разрешения на безопасную техническую эксплуатацию транспортного средства, и с возникновением вещного права и его регистрацией (удостоверением вещных прав) не связана. Например, в соответствии с Федеральным законом РФ «О безопасности дорожного движения»[[29]](#footnote-29) регистрация автотранспортного средства устанавливается не в целях регистрации прав владельцев на них, а для допуска транспортных средств к дорожному движению.

Другая особенность правового регулирования аренды транспортных средств, которая позволяет выделить данный договор в самостоятельный вид договора аренды, положение о неприменении правил статьи 621 ГК РФ «о возобновлении договора аренды на неопределенный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок»[[30]](#footnote-30).

Данные нормы являются императивными, поэтому обязательны для сторон, независимо от их волеизъявления.

В данном примере арбитражной практики налицо отсутствие правильного представления у истца о нормах статей 642 и 643 ГК РФ, их приоритете по отношению к общим нормам об аренде и об их императивном характере.

Моментом окончания действия договора будет являться не передача арендуемого автомобиля арендодателю, а истечение указанного в договоре срока. Устная договоренность не соответствует форме заключения договора аренды транспортных средств. Должна быть исключительно письменная форма соответствующего договора независимо как от его срока, так и от лиц (физических и юридических) его заключивших. Данное правило в соответствии со статьями 633, 643 ГК РФ распространяется как на договоры аренды транспортных средств с экипажем, так и на договоры аренды транспортных средств без экипажа. Пункт 1 статьи 609 Кодекса, допускающий для соглашений, заключаемых физическими лицами на срок не более года, устную форму, не действует. Поэтому и устная договоренность в рассматриваемом примере арбитражной практики не будет иметь юридическую силу.

В каждом случае, когда стороны заключают договор, они должны согласовывать не только его условия, которые определяют права и обязанности контрагентов, но, наряду с этим, учитывать, что «в силу заключенного ими договора они оказываются связанными также правами и обязанностями, которые предусмотрены в законе»[[31]](#footnote-31).

Для возобновления договорных отношений аренды транспортных средств необходима не пролонгация (в понимании п. 2 ст. 621 ГК РФ о возобновлении договора на тех же условиях) уже имеющегося договора и закончившего срок своего действия, а, в любом случае, даже при сохранении прежних условий, заключение совершенно нового договора с обязательным уточнением (например, по срокам) либо возможным включением в него новых условий, устанавливающих права и обязанности сторон.

В соответствии с этим предполагается наличие, как правило, акта приемки-передачи транспортного средства при завершении срока договора и составление другого акта приемки-передачи транспортного средства при заключении нового договора аренды транспортного средства, хотя может быть и на условиях предыдущего, а значит, фактически идентичного договора.

Используя метод правового моделирования, можно предположить возникновение на практике следующих позитивных ситуаций, в которых форма соответствует содержанию взаимоотношений, воле договаривающихся субъектов. Например, договор прекратил свое действие в соответствии с истечением срока договора. Правовые отношения прекратились. Стороны заключили новый договор на основе прежних существенных и несущественных условиях.

Таким образом, из рассматриваемых, данных законодателем, положений, на первый взгляд, вытекает, что срок договора и срок, на который наниматель может получить транспортное средство в пользование, всегда не совпадают и различаются как по существу, так и по длительности. Если срок, на который наниматель может получить транспортное средство в пользование, рассматривать не в рамках срока договора («когда транспортные средства подаются нанимателю только по его заявкам, а в нерабочее время они находятся во владении наймодателя»[[32]](#footnote-32)), то он может быть объективно ограничен при позитивном волеизъявлении сторон, лишь сроком возможной эксплуатации транспортного средства, а по длительности может включать в себя определенное количество заключаемых договоров.

Например, закрытое акционерное общество «Московское такси» (г. Москва) сдает в аренду легковые автомобили индивидуальным предпринимателям либо на двенадцать часов, либо на сутки. Данный временной промежуток действия договоров аренды автомобилей с целью коммерческой перевозки физических лиц и багажа, является, как показала практика, наиболее удобным и экономичным, независимо от того, что заключаются они, как правило, с одними и теми же лицами на один и тот же предмет договора, точнее, на идентичные как по номеру, так и по серии автомобили.

Срок договора аренды транспортного средства является диспозитивным, то есть устанавливаемым по соглашению сторон. Однако можно ли его отнести к абсолютно определенным срокам? В ГК РФ не оговаривается ни предельно возможный срок договора аренды транспортных средств, ни срок как обязательное условие заключения договора, без которого он не может считаться заключенным. То есть, если договор заключается на неопределенный срок своего действия, либо он вообще не указывается в соответствии с общей нормой п. 2 ст. 610 ГК РФ, положения ч. 2 ст. 632 и ч. 2 ст. 642 Кодекса теряют свою актуальность, юридическую значимость для конкретных возникающих правоотношений. Из данного вывода следует, что срок договора аренды может быть неопределенным (неуказанным). А значит, срок договора и срок, на который арендатор может получить транспортное средство в пользование, могут совпадать, в отличие от прежнего законодательства, которое ограничивало срок действия договора аренды транспортных средств, по общему правилу, до одного года.

И все же остается вопрос, может ли быть договор аренды транспортного средства бессрочным?

С одной стороны, общие нормы о сроке аренды (п.п. 1,2 ст. 610 ГК РФ) диспозитивны и не ограничивают, как правило, срок договора минимальными и максимальными временными рамками. С другой стороны, системное толкование норм § 3 главы 34 ГК РФ (прежде всего, ст.ст. 632, 642) и, в частности, положений действующего Кодекса торгового мореплавания Союза ССР (ст.ст. 178, 182) определенно формирует представление о срочном характере договора аренды транспортного средства.

Данная коллизия, на наш взгляд, только кажущаяся, так как договор аренды транспортного средства, безусловно, фактически срочен, что вытекает, прежде всего, из самого предмета договора аренды, срок эксплуатации которого в силу технических характеристик ограничен, а значит, и время существования договора его аренды предельно.

Однако в рассматриваемом договоре срок его действия может не оговариваться, поскольку не является его существенным, обязательным условием. При этом не следует считать, что договор заключен бессрочно. Данный факт лишь означает, «что срок договора наступает тогда, когда та или другая из договаривающихся сторон потребует его прекращения... Срок только не определен точно при самом его заключении, а контрагенты предоставили себе определить его впоследствии»[[33]](#footnote-33).

Это теоретическое положение подтверждается новым ГК РФ. В комментарии к нему подчеркивается: правовые последствия оформления договора без указания срока аренды заключаются в том, что каждая из сторон такого договора получает право отказаться от него в любое время в одностороннем порядке при условии предупреждения об этом другой стороны за один месяц, а при аренде недвижимости - за три месяца[[34]](#footnote-34).

Исключительно сам собственник, другие управомоченные и заинтересованные стороны, как ни какие другие лица, заинтересованы и могут точно определить целесообразность, экономичность и рентабельность установления необходимых сроков.

# 2. Виды договора аренды транспортных средств

# 2.1 Договор аренды транспортных средств без экипажа

Договор аренды транспортного средства без экипажа - один из двух видов, обозначенных в Гражданском кодексе России (ст.ст. 642-649, выделенные в подпараграф 2 § 3 главы 34), договоров аренды транспортных средств. Статья 642 ГК РФ дает определение договора следующим образом: «По договору аренды транспортных средств без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации».

Как следует из законодательного определения, данный договор регулирует исключительно арендные отношения, то есть не включает в себя, прежде всего обязательств по предоставлению возможных сопутствующих услуг по управлению и технической эксплуатации транспортным средством. К примеру, при договоре аренды морского (речного) судна (димайз-чартере, бербоут - чартере) это означает, что «в период действия договора судно в коммерческом, административном и навигационно-техническом отношении переходит во владение фрахтователя. Судовладелец получает лишь арендную плату за использование судна, находящегося в его собственности»[[35]](#footnote-35).

Главным образом, поэтому в научной правовой литературе рассматриваемый договор не вызывает полемики по определению своей правовой природы. В отличие от договора фрахтования на время с экипажем его однозначно относят к гражданско-правовому институту аренды.

Аренда транспортного средства без экипажа может иметь место в составе договора аренды определенного имущественного комплекса, в инфраструктуру которого входит транспортное средство. Например, договор аренды между акционерными обществами открытого типа «Тюменьавиатранс» и «Аэропорт Сургут» от 30 марта 1994 г. № ДА-034/94 на здания, сооружения, передаточные устройства, транспортные средства и иное имущество, необходимое для деятельности аэропорта[[36]](#footnote-36). Тесная технологическая связь транспортного средства с иными вещами в инфраструктуре имущественного комплекса, их единая производственная целевая применимость делает практически целесообразным не выделять аренду транспортного средства в отдельное соглашение, а рассматривать ее в общей составляющей договора аренды имущественного комплекса.

Как и соответствует общей характеристике правовой природы арендных отношений, основной обязанностью арендодателя в договоре аренды транспортного средства является передача транспортного средства арендатору. «С этой передачи начинается владение наемщика имуществом». Данная обязанность является формирующей договор аренды, без которого, как отмечают авторы, его не может быть.

Кроме того, на арендодателя возлагается обязанность предоставить рассматриваемый предмет договора не только в конструктивной своей основе, но и с наличием обязательного комплекта прилагаемых к нему принадлежностей (в частности, шлюпки и спасательные круги - на морских и речных судах; аптечку, запасное колесо и набор специальных инструментов - для автотранспорта) и документов (паспорт транспортного средства и шасси транспортного средства, инструкций по эксплуатации, технического паспорта, сертификатов качества и т. п.) (п. 2 ст. 611 ГК РФ).

Восточно - Сибирский региональный авиационный отдел Российской оборонной спортивно-технической организации (РОСТО) подал в Арбитражный суд Республики Саха исковое заявление о взыскании с акционерной компании «Якутскэнерго» платы за аренду двух вертолетов МИ-2. Акционерная компания «Якутскэнерго» обратилась со встречным иском о применении последствий недействительности ничтожной сделки: взыскании ранее уплаченной арендной платы и передаче двух вертолетов в доход Российской Федерации. Как было установлено в ходе судебного разбирательства, Восточно-Сибирский региональный авиационный отдел (РОСТО) не являлся надлежащим арендодателем, так как предмет договора не был закреплен в его владении в соответствующем нормативно-правовом порядке. Суд обоснованно сделал вывод о ничтожности договора. Согласно пункту 2 статьи 167 ГК РФ при недействительности сделки каждая сторона обязана возвратить другой все полученное по сделке, а в случае невозможности возврата полученного в натуре - возместить его стоимость в денежной форме. При аренде полученное выражается в пользовании имуществом. Однако фактически «Якутскэнерго» не использовала и не могла использовать вертолеты: они были переданы арендодателем без свидетельств о регистрации удостоверений о годности воздушных судов к полетам, наличие которых в обязательном порядке предусмотрено статьями 13, 14 Воздушного кодекса Союза ССР, действующего при заключении договора от 18.01.94. Таким образом, транспортные средства переданы арендодателем с нарушением требований, в том числе, пункта 2 статьи 611 нового Гражданского кодекса РФ.

Договор исполнен арендодателем в ненадлежащем виде, в связи с чем возврат сторон в первоначальное положение обоснованно произведен судом с взысканием с истца (по основному иску) уплаченной ранее ответчиком арендной платы[[37]](#footnote-37).

В соглашении может быть предусмотрена передача и не обязательных принадлежностей, например, бензин для автомашины. Как отмечается в рекомендациях прайс-листа туристической фирмы «Сказочный мир» (г. Кудымкар): за границей автомобиль выгодно заказывать, брать в аренду с полным баком бензина. В таком случае арендатор будет обязан передать ее арендодателю также с полным баком, но с возможной заправкой на бензоколонке подешевле. Если же автомобиль будет сдан с неполным баком, то сумма контракта увеличится на стоимость бензина марки «супер - экстра».

Но в любом случае, в императивном порядке арендодатель обязан привести транспортное средство в надлежащее для эксплуатации состояние (например, мореходное состояние - для морского и речного транспорта) к моменту его передачи арендатору. Он должен принять все меры к обеспечению годности транспортного средства (его корпуса, двигателя, другого оборудования) для целей, предусмотренных договором, и к его надлежащему снаряжению.

Стороны могут предусмотреть в договоре аренды не только общую характеристику годности транспортного средства к выполнению своих функциональных задач, но и конкретные максимальные или минимальные те или иные технические параметры транспортного средства, «обеспечив согласованный коэффициент технической готовности». Например, при аренде легковых автомобилей с целью участия в спортивных скоростных соревнованиях (в гонках) важным техническим критерием будет являться возможная максимальная скорость арендуемого транспортного средства. И если данный эксплуатационными параметр удовлетворяет арендатора, то вопросы о вторичных (непринципиальных) характеристиках (цвет кузова, оформление кабины, усиление световой мощности фар и так далее) могут разрешиться в договоренности представить их при приеме-передаче арендованного транспортного средства, в новом достигнутом единства конструктивном решении.

При имеющихся обстоятельствах указанного примера целесообразно заключить не традиционный договор аренды транспортного средства без экипажа, то есть без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации, а, как представляется, договор аренды транспортного средства без предоставления услуг по управлению, но - с техническим обслуживанием. Специфика коммерческой эксплуатации рассматриваемого в вышеуказанном примере гоночного автомобиля такова, что техническое обслуживание, с точки зрения рациональности и профессионализма, более удобно производить собственнику рассматриваемого транспортного средства, как правило, создателю этого эксклюзивного скоростного автомобиля, знающего все технологические и технические решения при его производстве и эксплуатации. Таким образом, в данном случае предметом договора аренды будет являться не только само по себе транспортное средство, но и «полезный эффект выполненной работы - восстановленные (при ремонте) или сохраненные (при техническом обслуживании) эксплуатационные свойства»конкретного транспортного средства.

В отличие от договора аренды транспортного средства с экипажем для договора аренды транспортного средства без экипажа актуальным является вопрос о форме и месте передачи предмета соглашения.

Если место исполнения не определено правовыми актами, либо договором, не явствует из обычаев делового оборота, или существа обязательства, исполнение должно быть произведено в соответствии со статьей 316 ГК РФ: по обязательству передать транспортное средство, относящееся к недвижимому имуществу, - в месте его нахождения; по обязательствам передать транспортное средство, предусматривающие его перевозку, в месте сдачи данного имущества первому перевозчику для доставки его кредитору; по другим обязательствам арендодателя передать транспортное средство - в месте изготовления или хранения транспортного средства, если это место было известно кредитору в момент возникновения обязательства.

Как правило, транспортное средство передается с постоянного места своего хранения (нахождения), когда оно не эксплуатируется. Так, например, автотранспортные средства передаются из гаражей арендодателя; воздушные, морские и речные суда - по месту своего постоянного базирования (аэропортов, причалов и пристаней).

В иностранной (английской и французской) практике фрахтования на время морских и речных судов применяется и такой способ определения места передачи как «ренджа». В этом случае в договоре предусматривается, что окончательно порт (место передачи) будет определен фрахтовщиком или фрахтователем в ходе выполнения договора аренды[[38]](#footnote-38).

Представляется значимым обозначить в договоре то место передачи транспортного средства, которое могло бы служить по своим техническим и функциональным характеристикам проверке показателей уровня эксплуатационного состояния транспортного средства, в том числе, соответствия нормативного (документарного) состояния тем реальным практическим проверочным, кроме того, испытательным показателям. Это особо важно, так как доказывание некондиционного или нерабочего технического состояния транспортного средства после начала эксплуатации вызывает большие объяснимые трудности.

При имеющемся фидуциарном элементе сотрудничества контрагентов, в частности, при длительном периоде времени положительного делового и договорного взаимодействия рассматриваемый предмет договора аренды на практике переходит во владение и пользование арендодателя, как правило, без специального тщательного и профессионального техосмотра. Имеет место совершение арендатором действий, содействующих арендодателю в исполнении договорного обязательства, принятие кредитором исполнения по договорному обязательству, надлежаще предложенного должником. Безусловно, данное взаимоотношение сторон ведет к обоюдной экономии их материальных ресурсов и времени, повышает их деловую репутацию, содействует укреплению доверительного отношения сторон. Это в полной мере проявляется как результат не формального отношения должника к выполнению своих обязанностей, а добросовестного отношения, с проявлением максимальной заботы и внимания к интересам кредитора[[39]](#footnote-39).

В ином случае, а также когда предметом договора аренды выступает относительно дорогостоящее транспортное средство (за редким исключением оно относится к таковым), учитывая, что транспортное средство, как правило, - это сложное техническое и технологическое устройство, требуется не только полный детальный технический осмотр, но и при необходимости испытательные проверки.

В то же время арендодатель может обратиться в независимую специализированную организацию по техническому обслуживанию (сюрвейеру) и ремонту для дачи соответствующей экспертной оценки фактическому состоянию сдаваемого в аренду транспортного средства. В частности, техническое состояние автотранспортного средства может подтверждаться актом технического осмотра в органах Государственной инспекции по безопасности дорожного движения. Однако даже в этом благоприятном варианте, с точки зрения профессионального и наиболее объективного технического осмотра, существуют на сегодняшний день определенные проблемы.

Так, например, актуальным данный вопрос является для судовладельцев. Какими критериями необходимо оперировать для определения технического состояния морского и речного судна? По Российскому морскому регистру их два - «годное и негодное», по ЦНИИМФу - четыре (с учетом состояния судовых средств), по одним нормативно-правовым документам - «хорошее, удовлетворительное, неудовлетворительное и аварийное», по другим - «хорошее, удовлетворительное и плохое», по третьим - «хорошее, приемлемое, допустимое и недопустимое»[[40]](#footnote-40).

Собственные критерии и методики определения оценки и стоимости судов и плавучих технических средств освоения океана, шельфа и внутренних водных путей и водоемов предлагает Российское общество оценщиков. Так, например, для судов, находящихся во владении в качестве инвестиций, в частности, использующихся владельцем для получения арендного дохода, в качестве базы оценки ими применяется рыночная стоимость.

При необходимости определения технического и эксплуатационного состояния, стоимости автотранспортного средства рекомендуется обратиться в консультационный пункт по автотехнической экспертизе. Положение, о котором (РД 37.009.019-89) и «Методическое руководство по определению стоимости транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления» (РД 37.009.015-92), разработано Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом, в настоящее время, преобразованное в акционерное общество «ФТОЛА-ПЛМИ».

При сдаче в аренду относительно не дорогостоящего, как правило, автомобильного транспортного средства контрагенты договариваются о средней стоимости предмета договора, которая устраивает обе стороны. Если, к примеру, автомобиль новый, то его установочная цена будет близка к цене аналогичного транспортного средства на рынке сбыта. Если автомобиль был в эксплуатации, то оценивается его износ, и стоимость в договоре аренды уменьшается на сумму износа[[41]](#footnote-41).

Объясняется данное обстоятельство, главным образом, фактической невозможностью детального его описания на момент передачи арендатору. Как уже отмечалось, необходимые законодательно утвержденные дифференцированные оценки отсутствуют. Таким образом, законодательная норма о предоставлении арендодателем арендатору транспортного средства в состоянии, соответствующем условиям заключенного договора и целевому назначению транспортного средства (п. 1 ст. 611 ГК РФ), без нормативно-правового содержательного наполнения, необходимых правовых средств, теряет свою практическую локальную, договорно-правовую реализацию.

По нашему мнению, следует для каждой транспортной отрасли выработать единые федеральные нормативно-правовые специальные критерии (показатели, шкалу) для оценки эксплуатационного (технического) состояния транспортного средства, которые бы значительно понизили издержки в гражданском обороте, в частности, гражданско-правовом обороте аренды транспортных средств, создали бы единые системные, научно обоснованные показатели, предупредили бы многие, в том числе, рассматриваемые судами, споры. Кроме того, представляется желательным, чтобы указанные критерии учитывали международный опыт и были унифицированы с имеющейся или формирующейся международной правовой базой. Например, экспертные оценки технического состояния отечественных морских судов должны быть составлены с учетом и в продолжение находящегося на заключительной стадии своей разработки Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатации судов.

Актуальность объективного точного отражения технического (эксплуатационного) состояния транспортного средства имеет значение не только для арендатора, как субъекта непосредственно заинтересованного в адекватной качественной характеристике транспортного средства, но и для самого арендодателя. Так как по истечении срока договора арендодатель имеет право требовать от арендатора возврата транспортного средства в том состоянии, в котором он его предоставил, с учетом нормального износа или в состоянии, обусловленном договором (ч. 1 ст. 622 ГК РФ).

Стороны могут предусмотреть в договоре повышенный (или пониженный) уровень допустимого износа транспортного средства, в частности, при необходимости эксплуатации транспортного средства в экстремальных условиях: климатических (погодных), при неудовлетворительном состоянии транспортного пути, при использовании предельных скоростных и других эксплуатационных возможностей транспортного средства и так далее.

Например, очень часто в договорах аренды морского судна без экипажа (димайз-чартере, бербоут - чартере) прямо оговаривается запрет арендатора эксплуатировать судно во льдах, так как использование судна в подобных условиях ведет не только к возможным повреждениям, но и к закономерному износу стальной обшивки судна и других его механизмов.

Данный практический пример убедительно демонстрирует возможное экономико-юридическое средство восстановления, увеличения производственных мощностей хозяйствующих субъектов при учете взаимных интересов и финансовых возможностей сторон как эффективный способ перераспределения материальных ресурсов сторон.

Арендатор обязан пользоваться арендованным транспортным средством в соответствии с условиями договора аренды, а если такие условия в договоре не определены - в соответствии с назначением данного вида транспортного средства (п. 1 ст. 615 ГК РФ). В

Представляется необходимым дополнить рассматриваемую статью 615 ГК РФ нормой о пределах (параметрах) использования арендованного транспортного средства. К примеру, целевое использование грузовой автомашины - перевозка соответствующих грузов. Но возникает неурегулированный между сторонами договора вопрос. Груз, какой массы и каких габаритов допустимо перевозить арендатору на арендованном транспортном средстве? Так как возможна, в частности, по Федеральному закону «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»[[42]](#footnote-42), перевозка крупногабаритного, тяжеловесного и опасного груза при получении специального разрешения компетентного государственного органа в области дорожного хозяйства (ст. 3, 4 настоящего Закона).

По всей видимости, общая норма статьи 615 ГК РФ, которая распространяется в соответствии со статьей 625 ГК РФ на правовые отношения, связанные с арендой транспортных средств, требует некоторого уточнения в связи со спецификой рассматриваемого предмета договора аренды. Представляется, что арендатор обязан не только соблюдать возможные договорные условия по пользованию арендованным транспортным средством, но и в любом случае, даже если они определены, придерживаться цели и назначения данного вида имущества. На наш взгляд, это, прежде всего, связано с тем, что транспортное средство является источником повышенной опасности и соответственно имеет систему императивных норм для регулирования отношений по надлежащему и, как правило, исключительно целевому их использованию.

Таким образом, арендатор вправе от своего имени заключать договоры перевозки и иные договоры, учитывая и пунктуально придерживаясь предназначения соответствующего транспортного средства, если условиями договора аренды не содержатся ограниченные или расширенные права в его целевой эксплуатации при соблюдении общих нормативно-правовых ограничений и правил безопасного транспортного движения.

Кроме того, представляется, что арендатору желательно в договоре аренды закрепить за собой право получать от арендодателя консультационную помощь в техническом обслуживании и эксплуатации транспортного средства, так как транспортное средство передается по рассматриваемому договору без предоставления услуг по управлению и техническому обслуживанию, а значит, необходимость в консультации по указанным вопросам с большой долей вероятности возникнет по Арендодателю, по всей видимости, следует в договоре аренды транспортного средства без экипажа закрепить за собой право осуществлять контроль за обеспечением имущественной сохранности транспортного средства (например, предупреждения угона автотранспортного средства), надлежащей его эксплуатации в соответствии с вышеперечисленными требованиями, а также за качественным состоянием транспортного средства. «Арендодатель сохраняет определенные права на это имущество и потому вправе контролировать процесс его эксплуатации, требовать определенного режима использования»[[43]](#footnote-43). Данное положение исключительно актуально на практике.

По всей видимости, рассмотренная практика является деформацией нормального развития гражданско-правового регулирования соответствующих отношений и требует, прежде всего, закрепления общей императивной нормы, предусматривающей возможность арендодателя осуществлять контроль за сохранностью и надлежащем использовании транспортного средства арендатором.

В свою очередь, арендатор обязан поддерживать арендованное транспортное средство в надлежащем состоянии, включая осуществление текущего и капитального ремонта (ст. 644 ГК РФ). Соответственно данной императивной норме корреспондирует обязанность арендатора по оплате расходов на содержание и эксплуатацию транспортного средства, включая страхование, как самого предмета договора, так и своей ответственности. Однако указанная норма статьи 646 ГК РФ является диспозитивной, а значит, могут быть предусмотрены сторонами различные варианты распределения расходов между сторонами[[44]](#footnote-44).

Данные нормы существенно отличают правоотношения сторон по договору аренды транспортного средства без экипажа от договора аренды транспортного средства с экипажем, по которому в соответствии со статьями 634, 635, 637 ГК РФ все внимание по содержанию транспортного средства лежит на арендодателе. Указанные различия объясняются особенностями каждого из сравниваемых договоров. При аренде транспортного средства без экипажа арендатор получает его в полное владение и пользование[[45]](#footnote-45), принимая на себя обязанности по выполнению комплекса необходимых работ по его обслуживанию, поддержанию в работоспособном состоянии, сохранению эксплуатационных свойств[[46]](#footnote-46).

Представляется вполне логичным, что в рассматриваемом договоре арендатор своими силами и средствами осуществляет управление, коммерческую и техническую эксплуатацию транспортного средства (ст. 645 ГК РФ). В данной обязанности содержится главная сущностная формирующая черта рассматриваемого вида договора аренды транспортного средства.

По всей видимости, данный факт не означает, что арендатор обязан непосредственно лично выполнять соответствующие императивные нормы статьи 645 Кодекса. Они распределяют, главным образом, обязанности по организации принятия и исполнения решений по вопросам управления, коммерческой и технической эксплуатации, а также - несение ответственности за данные решения. То есть арендатор может не лично управлять транспортным средством. А в некоторых случаях это даже не представляется возможным как с юридической, так и фактической точек зрения, например, при утрате практических навыков вождения воздушным судном или отсутствии соответствующего документа, допускающего управление этим транспортным средством.

Таким образом, арендатор обязан, главным образом, организовать управление: заключить трудовые либо гражданско-правовые договоры с квалифицированными работниками, поставить перед ними необходимые задачи по перевозке физических лиц и материальных объектов, исходя из целей коммерческой эксплуатации транспортного средства. Как предусматривается в проекте Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, фрахтователь (арендатор) вправе укомплектовать экипаж как лицами, ранее не состоявшими на службе на этом судне, так и принять на службу прежний экипаж. Данная норма полностью согласуется со статьей 645 ГК РФ, так как независимо от способа комплектования водительского состава (экипажа) старший водитель (капитан) и все другие члены водительского состава (экипажа) становятся служащими фрахтователя (арендатора) и подчиняются ему во всех служебных (трудовых) отношениях.

Аналогично решается вопрос о коммерческой и технической эксплуатации. Эти обязанности могут быть возложены (организованы) арендатором на находящихся в его административном (договорном) подчинении управляющего (директора, распорядителя) или технического исполнителя.

# 2.2 Договор аренды транспортных средств с экипажем

Если заключается договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем, то наряду с основным обязательством, непосредственно связанным с предоставлением транспортного средства в аренду, в договор включаются обязательства по предоставлению арендатору услуг по управлению им и его технической эксплуатации[[47]](#footnote-47). Бесспорно: ведущее место среди указанных обязательств занимают арендные. Представляется, что разграничение в данном договоре двух видов обязательств исключает смешение признаков (элементов) различных договорных институтов (аренды, перевозки, подряда), приводящее к спорным, характеризующим правовую природу договора, выводам.

Можно ли отнести договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем к так называемому смешанному договору? По всей видимости, его можно отнести к договору, который формирует обязательства, входящие в состав двух либо нескольких урегулированных законом типичных договорных отношении, в исследуемом конкретном случае, - к договору, «в котором обязательства, вытекающие из договора аренды, тесно связаны с обязательствами, вытекающими из договора о предоставлении услуг». Однако рассматриваемый договор вряд ли можно признать смешанным в смысле пункта 3 статьи 421 ГК РФ, то есть «договором, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами» (П. 3 ст. 421 ГК РФ), так как он специально урегулирован Кодексом. Следовательно, руководствоваться нормами о возмездном оказании услуг или о подряде применительно к договору аренды транспортного средства с экипажем можно только по аналогии.

Указание в договоре аренды транспортного средства с экипажем на «предоставление услуг по управлению и технической эксплуатации» приводит к выводу о тесном взаимодействии и сотрудничестве арендатора и арендодателя. Представляется, что без наличия данного, объективно обусловленного отношения между сторонами договор становится бессодержательным и, как правило, не может быть реализован на практике.

Арендодатель должен принять все меры к тому, чтобы арендованное транспортное средство могло быть использовано арендатором наиболее эффективно, с максимально возможной коммерческой выгодой. И, безусловно, он «должен воздерживаться от каких-либо действий, могущих помешать нанимателю (арендатору) пользоваться нанятым (арендованным) имуществом», используя свой контроль и властные полномочия по отношению к экипажу по вопросам управления и технической эксплуатации.

Арендатор, в свою очередь, обязан с максимальной заботой и вниманием относится к сохранности транспортного средства, его оборудования и стремится к соблюдению нормальных, предусмотренных договором показателей амортизационного износа, принимая те или иные решения по коммерческой эксплуатации транспортного средства.

В нерыночной экономике, в системе государственной собственности на средства производства основными хозяйствующими субъектами были, главным образом, социалистические организации, имеющие в своих активах единую государственную собственность. Следовательно, актуальным представлялся вопрос эффективного использования государственного имущества. Обязанность нанимателя (арендатора) пользоваться нанятым (арендованным) имуществом «в соответствии с договором и назначением имущества» означала, что арендатор «не только вправе, но и обязан активно использовать это имущество». Недостаточно активное использование имущества или оставление его вовсе без использования приравнивалось к использованию имущества не по назначению и служило основанием к досрочному расторжению договора.

В современном отечественном экономическом развитии при отсутствии активного использования арендатором арендованного имущества уже объективные рыночные факторы уменьшают доходность, рентабельность, приводят к убыточности данных сделок, таким образом, не требуя соответствующего правового стимулирования и правового ограничения как средств правового воздействия на сознание и волю субъектов[[48]](#footnote-48). Данный вывод в равной мере относится как к договору аренды транспортного средства без экипажа, так и к договору аренды транспортного средства с экипажем. Однако при заключении договора аренды транспортного средства с экипажем убытки из-за простоя арендованного транспортного средства, при прочих равных условиях, относительно выше, так как кроме издержек (эвальвации) по самой аренде, имеют место неиспользование соответствующих возмездных услуг по управлению и техническому обслуживанию арендованного транспортного средства.

«Из определения договора аренды (предоставление арендатору за плату имущества во временное владение и пользование) следует вывод, что условие об арендной плате относится к существенным условиям всякого договора аренды»[[49]](#footnote-49), в том числе, и договоров аренды транспортного средства с экипажем и без экипажа. Последовательно вышеуказанную правовую конструкцию статьи 606 ГК РФ повторяют определения договоров аренды транспортного средства с экипажем и без экипажа (статьи 632, 642 ГК РФ). Поэтому основной обязанностью арендатора будет являться своевременное внесение арендной платы за пользование арендованным транспортным средством (ст. 614 ГК РФ).

Однако, как подчеркивает один из авторов проекта Гражданского кодекса России Витрянский В.В., если в рассматриваемых договорах не содержится условия о размере подлежащей взиманию с арендатора арендной платы, в отличие от общего правила, касающегося существенных условий договора (ст. 432 ГК РФ), они будут признаны заключенными. В этом случае будет действовать правило пункта 3 статьи 424 Кодекса: «исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, работы или услуги».

В стоимость договора аренды транспортного средства с экипажем включаются не только суммы по оплате обязательств самой аренды (пользования и владения) транспортного средства, но и сопутствующие услуги по управлению и техническому обслуживанию им. Поэтому, безусловно, что при основных аналогичных (сравнимых) условиях договора, стоимость договора аренды транспортного средства с экипажем выше стоимости договора аренды транспортного средства без экипажа. При этом представляется необходимым учитывать, что «сумма договора определяется не стоимостью нанятого имущества, а наемной платой, поскольку это имущество не отчуждается и не переходит в собственность нанимателя»[[50]](#footnote-50).

По всей видимости, разница в стоимости не делает вторую сделку более ликвидной по сравнению с первой, рассматриваемой в данном параграфе. Это объясняется тем, что услуги экипажа арендодателя, как правило, обходятся арендатору не только дешевле в сравнении с отдельно оплачиваемыми аналогичными услугами других хозяйствующих субъектов, например, по трудовым контрактам, но и по другим причинам.

Во-первых, экипаж арендодателя более информирован обо всех технических нюансах арендованного транспортного средства, а значит, в данном конкретном случае - более профессионален.

Во-вторых, экипаж арендодателя подчиняется по вопросам управления и технической эксплуатации распоряжениям арендодателя. Соответственно этому, арендодатель несет ответственность, по общему правилу, как за вред, причиненный арендованному транспортному средству (ст. 639 ГК РФ), так и за вред, причиненный уже транспортным средством арендодателя третьим лицам (ст. 640 ГК РФ). То есть указанная ответственность снимается с арендатора, если вред произошел не по его вине, и она не была на него специально возложена законом или договором аренды.

В-третьих, у арендодателя, как правило, имеется подготовленная специализированная техническая база по обслуживанию и содержанию конкретного вида его транспортного средства. И чем сложнее и дороже техническая конструкция транспортного средства, тем значительнее указанное преимущество.

В-четвертых, имеет место значительная экономия времени, оперативность по формированию экипажа и обслуживающего персонала арендованного транспортного средства.

Услуги по управлению и техническому обслуживанию транспортным средством непосредственно возлагаются на его экипаж. Однако возникает вопрос: каков количественный состав экипажа и есть ли необходимость определять его сторонам рассматриваемого договора? Гражданский кодекс РФ не дает определения экипажу транспортного средства. Данный вопрос регулируют транспортные кодексы и уставы.

Например, в соответствии с пунктом 1 статьи 56 Воздушного кодекса РФ экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа и кабинного экипажа (обслуживающего персонала). Летный экипаж выполняет наиболее сложные и ответственные функции, обеспечивает самолетовождение и эксплуатацию воздушного судна, а обслуживающий персонал таких функций, «связанных с управлением воздушного судна в полете», не выполняет. Исходя из этого, законодатель по разному подходит к установлению окончательно сформированного состава экипажа в его главных структурных элементах. В частности, количество членов летного экипажа в полете не должно быть меньше минимально установленного состава (п. 1 ст. 56 ВК РФ). То есть минимальное количество членов экипажа, в обязанность которых входит непосредственно управлять транспортным средством, устанавливается в императивной форме. Состав обслуживающего персонала, исходя из анализа соответствующих норм транспортных кодексов и уставов, определятся в окончательном варианте уже на локальном уровне.

Таким образом, стороны в договоре аренды транспортного средства с экипажем, по общему правилу, имеют возможность предусмотреть количественный состав членов экипажа, непосредственно управляющих транспортным средством (исключительно в сторону его увеличения от нормативно предусмотренного) и, в большей мере, состав «обслуживающего персонала», так как возможно не только его увеличение, но и его уменьшение от общеустановленного.

Одна из главных отличительных особенностей договора аренды транспортного средства с экипажем от договора аренды транспортного средства без экипажа состоит в том, что в первом договоре обязанность по поддержанию надлежащего состояния арендованного транспортного средства возлагается на арендодателя, а во втором - на арендатора (ст. ст. 634, 644 ГК РФ). Эти положения Кодекса императивны, поэтому стороны договора не могут предусмотреть иное соотношение данных обязанностей.

По какой причине законодатель предусмотрел исключение из общего юридического нормирования прав и обязанностей сторон в правовом регулировании отношений по содержанию арендованного транспортного средства? По нашему мнению, представляется убедительным выделить два значительных фактора.

Во-первых, данные нормы вполне обоснованы, поскольку отражают сущность, содержательное наполнение законодательно установленных видов аренды транспортных средств: имеют место услуги по технической эксплуатации или они не предоставляются.

Во-вторых, одни из основных структурных элементов в содержании юридической конструкции «поддержание надлежащего состояния сданного в аренду транспортного средства» - текущий и капитальный ремонт - не имеют конкретного законодательного определения. Учитывая вышеизложенную актуальную проблему, объединение рассматриваемых структурных элементов в обязанности по содержанию арендованного транспортного средства какой-либо из сторон в договоре снижает негативное воздействие законодательно не определенного состояния понятий капитального и текущего ремонта.

Таким образом, вторая часть нового Гражданского кодекса России установила достаточную определенность в регулировании рассматриваемых отношений, которые ранее вызывали некоторые вопросы и решались во многом неоднозначно.

Так, в науке, на основе анализа практики, сложилось несколько отличное друг от друга представление об объеме соответствующих обязанностей. Одни авторы под технической эксплуатацией понимают не только осуществление текущего и капитального ремонта, обеспечение необходимыми для эксплуатации принадлежностями и запасными частями, но и заправку транспортного средства горюче-смазочными материалами, предоставление стоянки (или оплаты ее), а также хранение арендованного транспортного средства. Довольно широкий подход, предполагающий полное эксплуатационное обслуживание рассматриваемого предмета договора, включающее расходы как по технической, так и, во многом, по коммерческой эксплуатации транспортного средства.

И в практической деятельности закрепление таких обязанностей у арендодателя возможно. В частности, статья 636 ГК РФ, регулирующая отношения по оплате расходов, связанных с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, носит диспозитивный характер. Контрагенты могут предусмотреть в договоре обязанность арендодателя нести все обусловленные технической эксплуатацией расходы, включая оплату горюче-смазочных и других материалов, внесению государственных и иных различных сборов. В повседневной жизнедеятельности граждан договор аренды транспортного средства с экипажем при вышеуказанных условиях широко распространен. Например, аренда гражданами легковых автомобилей (такси).

Кроме того, помимо услуг, обеспечивающих нормальную и безопасную эксплуатацию арендованного транспортного средства в соответствии с целями аренды, договором может быть предусмотрен более широкий круг услуг, предоставляемых арендатору (пункт 1 статья 635 Кодекса). Например, при фрахтовании на время воздушных судов туристическими организациями в соглашении, как правило, оговариваются, кроме основных, дополнительные услуги, предоставляемые арендодателем по организации спутниковой связи, питания, медицинского и иного обслуживания пассажиров.

По вопросу объема услуг, содержащихся в обязанности арендодателя по технической эксплуатации транспортного средства, имеет место и другая более узкая точка зрения. В частности, в литературе (советской и иностранной) высказывалось мнение, что мелкий текущий ремонт транспортного средства лежит на обязанности арендатора (фрахтователя)[[51]](#footnote-51). При исследовании практики отмечалось, что «при фрахтовании на продолжительный период на фрахтователя обычно возлагается обязанность проведения текущего ремонта в соответствии со сроками и требованиями технических нормалей и классификационных обществ»[[52]](#footnote-52). И на сегодняшний день таковыми остаются требования диспозитивных норм § 1 главы 34 ГК РФ, касающиеся общих положений об аренде.

Учитывая имеющийся научный и практический материал, а также следуя всем вышеизложенным в настоящей работе выводам, предложениям и обобщениям, по нашему мнению, один из наиболее приемлемых будет являться следующий рекомендательный для потенциальных контрагентов вариант договора аренды транспортного средства с экипажем.

# Заключение

Анализ практики, теоретических трудов и состояния современного законодательного регулирования отношений аренды транспортных средств привел нас к определенным выводам и предложениям по совершенствованию действующего законодательства и по основным направлениям дальнейших научных разработок.

Выделение в ГК РФ норм об аренде транспортных средств является  
нормативной основой для формирования необходимых положений в отраслевых транспортных кодексах и уставах. Это особенно актуально, так как ГК РФ прямо указывает, что особенности в регулировании подобных отношений могут предусматривать только данные нормативно-правовые акты. Таким образом, требуется научное исследование специфики отношений аренды каждого из основных видов транспортных средств. Теоретическая база на основе системного и комплексного анализа, обобщение имеющейся и формирующейся практики позволит научно обоснованно подойти к формированию отраслевых рассматриваемых норм.

Учитывая факторы глобального изменения всего отечественного законодательства, практику поспешных разработок и принятия «сырых» законов, нами предлагается не ограничивать правовое регулирование рассматриваемых отношений лишь указанными в ГК РФ транспортными кодексами и уставами. В современных быстро меняющихся социально - экономических условиях требуется принятие постановлений Правительства РФ, других подзаконных нормативно-правовых актов.

Передача транспортного средства в пользование по договору аренды невозможна без передачи прав владения на арендованное транспортное средство. Правильное законодательное определение неразрывной связи пользования и владения в рассматриваемых правоотношениях решает многие теоретические и практические вопросы, в том числе, наиболее спорные, например, определение правовой природы фрахтования судов на время (тайм - чартера).

1. Простая письменная форма договора аренды транспортного средства, содержащаяся в ГК РФ, является достаточной для удостоверения соответствующих прав и оптимальной по оперативности и рациональности в гражданском обороте. Однако для аренды некоторых видов транспортных средств, в частности, используемых в международном транспортном сообщении, имеющих большую государственную и общественную значимость (например, космические суда, ледоколы, уникальные транспортные средства), транспортными кодексами и уставами должна быть предусмотрена государственная регистрация.

2. В ГК РФ, транспортных кодексах и уставах следует указать перечень требований, предъявляемых к арендатору транспортного средства: а) соответствующую аттестацию (образовательный документ) - например, авиационного персонала арендатора; б) сертификат (свидетельство, удостоверение) на право управления и техническую эксплуатацию транспортным средством; в) лицензию на право заниматься соответствующей предпринимательской деятельностью при коммерческой эксплуатации транспортного средства.

3. Нормы, регулирующие рассматриваемые отношения, разделены в ГК РФ двумя подпараграфами (договор аренды транспортного средства с экипажем и договор аренды транспортного средства без экипажа). Отсутствие общих положений аренды транспортных средств вносит значительные проблемы в определение тех норм, которые должны применяться при заключении договоров с некоторыми признаками как договора аренды транспортного средства с экипажем, так и договора транспортного средства без экипажа. Таким образом, общие положения по рассматриваемому правовому регулированию желательны. Тем более что подпараграфы 1 и 2 §3 содержат определенное количество абсолютно идентичных норм, которые могут быть объединены в общие положения аренды транспортных средств.

4. Необходимо включение в ГК РФ определения понятия транспортного средства. Предлагается следующее, наиболее обобщенное, включающее в себя главные, конструктивные признаки, его определение: транспортное средство - техническое устройство, способное к самостоятельному, без посторонней тяги, движению в пространстве (самоходное), с целью перевозки (перемещения) физических лиц и материальных объектов.

5. Предлагается предусмотреть нормативное правовое обеспечение возможности арендодателя осуществлять контроль за сохранностью и надлежащим использованием арендованного транспортного средства арендатором.

6. Следует дополнить статью 615 ГК РФ нормой о пределах использования арендованного транспортного средства.

7. В ГК РФ должна быть включена норма, предусматривающая необходимость определения сторонами более точную характеристику предмета рассматриваемого договора. Контрагенты должны отражать в договоре не только общую характеристику годности транспортного средства к выполнению своих функциональных задач, но и конкретные максимальные или минимальные те или иные технические параметры транспортного средства, обеспечивая тем самым согласованный коэффициент его надлежащей технической готовности к эксплуатации.

Таким образом, вопросы аренды транспортных средств являются актуальными и требуют формулирования теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на повышение эффективности рассматриваемого законодательства, необходимого правового регулирования.

# Глоссарий

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Понятие | Содержание |
| 1 | внутренний водный транспорт Российской Федерации | один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации |
| 2 | судно | самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река - море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода |
| 3 | самоходное транспортное судно | самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировку судов и иных плавучих объектов |
| 4 | судно смешанного (река - море) плавания | судно, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям |
| 5 | железнодорожные пути общего пользования | железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции |
| 6 | железнодорожные пути необщего пользования | железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд |
| 7 | речной порт | комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта. Порт (причал), в котором хотя бы одно из юридических лиц или один из индивидуальных предпринимателей осуществляет в силу закона или на основании лицензии деятельность, связанную с перевозками внутренним водным транспортом, по обращению любого физического или юридического лица, является портом или причалом общего пользования |
| 8 | Воздушное судно | летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. |
| 9 | Легкое воздушное судно | воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 килограмм, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 килограмм. |
| 10 | Сверхлегкое воздушное судно | воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 килограмм без учета веса авиационных средств спасания. |
| 11 | контейнер | оборудование, имеющее объем не менее одного кубического метра, пригодное для многократного пользования и приспособленное для погрузки, выгрузки груза, его перегрузки с одного транспортного средства на другое транспортное средство без промежуточной перегрузки груза |
| 12 | маршрут | путь следования транспортного средства между пунктами отправления и назначения |
| 13 | пассажир | физическое лицо, перевозка которого транспортным средством осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира |
| 14 | фрахтователь | физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов |
| 15 | фрахтовщик | юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов. |

# Список использованных источников

**Нормативные правовые акты**

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 [Текст] // Российская газета, 1993, № 237.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51- ФЗ, с изм. 26.06.2007 г. [Текст]// Собрание законодательства РФ, 1994, № 32, Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от26.01.1996 г. № 14- ФЗ, с изм. 26.06.2007 г. [Текст]// Собрание законодательства РФ, 1996, № 5, Ст. 410.
4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 г. № 138-ФЗ, с изм. 04.12.2007 г. [Текст] // Собрание законодательства РФ, 2002, № 46, Ст.4532.
5. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 г. № 95-ФЗ, с изм. 29.04.2008 г. [Текст]// Собрание законодательства РФ, 2002, № 30, Ст.3012.
6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ, изм. 04.12.2007 г. // Собрание законодательства РФ, 1997, № 12, Ст. 1383.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ, с изм. 06.12.2006 г.[Текст]// Собрание законодательства РФ, 1999, № 18, Ст. 2207.
8. О государственном регулировании развития авиации: Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ, с изм. 29.04.2008 г.[Текст]// Собрание законодательства РФ, 1998, № 2, Ст. 226.
9. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ, с изм. 01.12.2007 г. [Текст]// Собрание законодательства РФ, 1995, № 50,– Ст. 4873.
10. О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090, с изм. 12.04.2008 г. [Текст]// Собрание актов Президента и Правительства РФ, 1993, № 47, Ст. 4531.
11. Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» [Текст] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 17. – Ст. 1999.
12. Об утверждении положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств: Приказ МВД РФ № 496, Минпромэнерго РФ № 192, Минэкономразвития РФ № 134 от 23.06.2005 г. [Текст] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2005, № 32, С. 21.
13. О порядке регистрации транспортных средств» (вместе с «Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»): Приказ МВД РФ от 27.01.2003 г. № 59 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2003, № 18, С. 32.

**Научная литература**

1. Агаджанов, З.О координации технической политики российских судоходных компаний, в том числе оффшорных / З. Агаджанов. [Текст]// Российская юстиция. – 2008. – № 1. – С. 13.
2. Базарова, А.С. Аренда транспортных средств / А.С. Базарова. [Текст]// ЭЖ-Юрист. –2008. – № 4. – С. 5.
3. Беляев, В. Смотр гидроавиации / В. Беляев. [Текст]// Гражданская авиация. – 2007. – № 10. – С. 22.
4. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право: Общие положения. / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. [Текст] – М., Статут. 2003. – 634 с. – ISBN 5-8354-0016-0
5. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Договоры о передаче имущества / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. [Текст]– М., Статут. 2004. – 678 с. - ISBN 5-8354-0024-1
6. Васильева, В.В. Договор аренды: юридические аспекты / В.В. Васильева. [Текст] – М., ГроссМедиа. 2007. – 468 с. - ISBN 5-476-00503-2
7. Витрянский, В.В. Общие положения об аренде. (Комментарий ГК РФ) / В.В. Витрянский [Текст] // Хозяйство и право. – 1996. – №2. – С. 7.
8. Газман, В. Создание автотранспортной лизинговой компании: экономико-правовые условия / В. Газман. [Текст] // Хозяйство и право. – 2008. – № 2. – С. 37.
9. Газман, В. Лизинг автотранспортных средств / В. Газман [Текст]// Хозяйство и право. – 2007. – №11. – С. 22.
10. Галиева, Р.Ф. Правовое обеспечение сделок с транспортными средствами / Р.Ф. Галиева [Текст] // Нотариус. – 2008. – № 1. – С. 12.
11. Горемыкин, В.А. Лизинг. Практическое учебно-справочное пособие [Текст]/ В.А. Горемыкин. – М., Норма. 2007. – 318 с. - ISBN 5-86225-447-1
12. Гражданское право. Часть вторая [Текст]: учебник / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2007. – 768 с. - ISBN - 5-7975-0652-1
13. Гражданское право. В 2-х томах. Том 2. Учебник [Текст]/ Под ред. Суханова Е.А. - М., Волтерс Клувер. 2007. – 724 с. - ISBN 5-466-00043-4
14. Гришин, О.М. Аренда автомобиля: договор аренды, бухгалтерский учет, норма расхода ГСМ. / О.М. Гришин [Текст]// Право и экономика. – 2008. – № 2. – С. 13.
15. Егоров, К.Ф. Димайз-чартер и тайм-чартер / К.Ф. Егоров [Текст]// Морской флот. – 2007. – № 11. – С. 31-32.
16. Ерпылева, Н.Ю. Международное транспортное право / Н.Ю. Ерпылева [Текст]// Законодательство и экономика. - 2007. – № 9. – С. 17.
17. Калпин, А.Г. Договор аренды транспортных средств / А.Г. Калпин [Текст]// Гражданское право. – 2006. – № 2. – С. 17.
18. Коммерческое право / Под ред. Попондоло В.Ф., Яковлевой В. Ф. [Текст]- М., Юристъ. 2006. – 672 с. - ISBN 5-7975-0517-7
19. Коноков, Д.Г., Гержа, Е.Н. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в России и за рубежом / Д.Г. Коноков, Е.Н. Гержа [Текст] // Законодательство и экономика. – 2008. – № 4. – С.16.
20. Крылов, С. Доверенности на право пользования и распоряжения автотранспортом / С. Крылов [Текст] // Российская юстиция. – 2008. – № 1. – С.26-27.
21. Липавский, В.Б. Тайм-чартер в системе договоров фрахтования / В.Б. Липавский [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 12.
22. Липавский В.Б. Чартер в системе договоров аренды транспортных средств / В.Б. Липавский [Текст]// Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 17.
23. Маслов, В. Московское такси на условиях аренды (Проблемы отрасли) / В. Маслов [Текст] // Автомобильный транспорт. – 2007. – № 4. – С. 12.
24. Мейер, Д.И. Русское гражданское право (в 2-х ч. Часть 2). По исправленному и дополненному 8-му изд., 1902 / Д.И. Мейер. [Текст].– М., Статут. 2003. – 672 с. - ISBN 5-8354-0055-1
25. Николаев, М. Право собственности на автотранспортное средство как основание защиты гражданами своих имущественных интересов / М. Николаев [Текст]// Хозяйство и право. – 2008. – №2. – С. 18.
26. Отнюков, Г. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом / Г. Отнюков [Текст]// Закон. – 2007. – № 5. – С. 17.
27. Павлова, И.Ю. Система преимущественных прав в современном гражданском праве / И.Ю. Павлова [Текст]// Право и политика. – 2007. – № 9. – С. 21.
28. Певницкий, С.Г. Аренда: некоторые теоретические и практические аспекты / С.Г. Певницкий [Текст]//Правовые вопросы недвижимости. – 2007. – № 1. – С. 15.
29. Победоносцев, К. Курс гражданского права. Третья часть. / К. Победоносцев. [Текст] – М., Статут. 2005. – 706 с. ISBN - **5-8354-0148-5**
30. Сарнаков, И.В. Договор аренды: понятие, признаки, характерные черты, место в системе договорных отношений и основные его положения / И.В. Сарнаков [Текст] // Юрист. – 2006. – № 4. – С. 14.
31. Теория государства и права. Курс лекций / Под ред. Матузова Н.И., Малько А.В. [Текст]– М., Юристъ. 2006. – 568 с. – ISBN 5-7975-0269-0
32. Фогельсон, Ю. Страховой интерес при страховании имущества / Ю. Фогельсон [Текст]// Хозяйство и право. – 2008. – № 1. – С. 10.
33. Хохлов, В.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву. / В.А. Хохлов. [Текст] – Тольятти., Волжский университет им. Татищева В.Н. 2007. – 348 с.
34. Цах, Н.П. Развитие рынка арендных отношений автомобилей / Н.П. Цах [Текст]// Автомобильный транспорт. – 2008. – № 3. – С. 7.
35. Шапкина, Г.С., Павлодский, Е.А. Регулирование аренды и безвозмездного пользования имуществом в Гражданском кодексе Российской Федерации / Г.С. Шапкина, Е.А. Павлодский [Текст]// Законодательство и экономика. – 2007. – № 5. – С. 18.
36. Шапкина, Г. Договор аренды / Г. Шапкина [Текст]// Хозяйство и право. – 2008. – № 1. – С. 23.

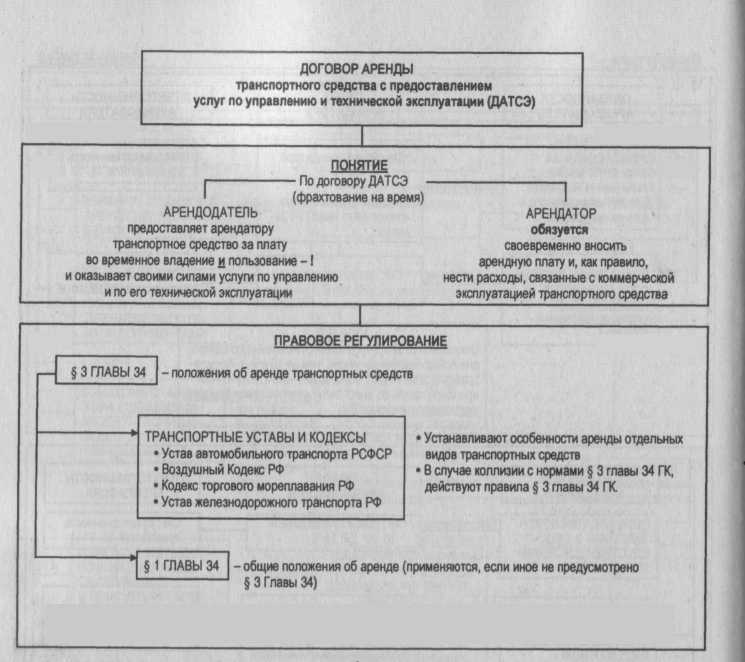
**Судебная практика**

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ и Пленума ВАС РФ от 01.07.1996 г. № 6/8 «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» [Текст]// Вестник ВАС РФ. – 1996. – № 9. – С. 20.
2. Письмо ВАС РФ от 10.09.1993 г. № С-13/ОП-276 «Об отдельных рекомендациях, принятых на совещаниях по судебно-арбитражной практике» [Текст]// Вестник ВАС РФ. - 1993. - № 11. – С. 104.
3. Информационное Письмо Президиума ВАС РФ от 11.01.2002 г. № 66 «Обзор практики разрешения споров, связанных с арендой» [Текст] // Вестник ВАС РФ. – 2002. – № 3. – С. 21.
4. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17 июня 2007 г. № 3140/07 [Текст]// Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 12. – С. 23.
5. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 13 января 2007 г. № 3200/07 [Текст]// Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 5. – С. 26-27.

# Приложение А

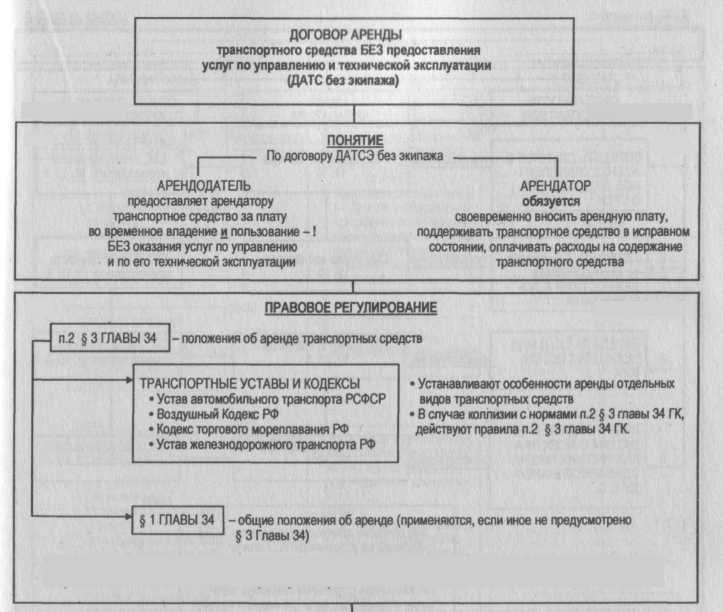
Правовое регулирование аренды транспорта с экипажем

# 



# Приложение Б

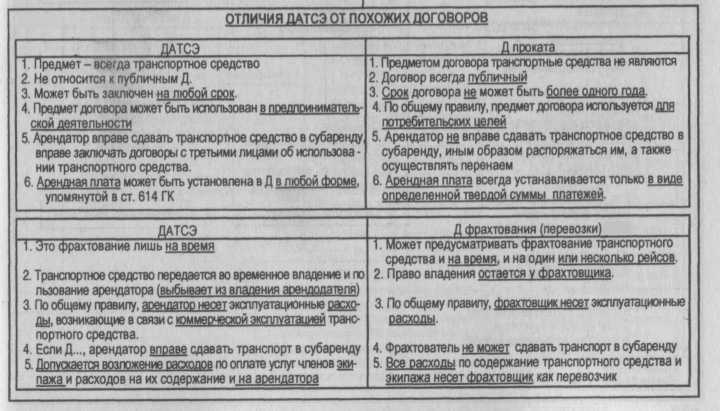
Правовое регулирование аренды транспорта с экипажес экипажем



# Приложение В

Отличия договора аренды транспорта от смежных договоров

# 



1. Газман, В. Создание автотранспортной лизинговой компании: экономико-правовые условия // Хозяйство и право. – 2008. – № 2. – С. 37. [↑](#footnote-ref-1)
2. Домнина, С. Лизинг - реальная возможность обновления парка автомобилей// Автомобильный транспорт. – 2008. – № 3. – С. 14; Горемыкин, В.А. Лизинг. Практическое учебно-справочное пособие. – М., Норма. 2007. – С. 92. [↑](#footnote-ref-2)
3. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право: Общие положения. – М., Статут. 2001. – С. 17. [↑](#footnote-ref-3)
4. Сарнаков, И.В. Договор аренды: понятие, признаки, характерные черты, место в системе договорных отношений и основные его положения // Юрист. – 2006. – № 4. – С. 14. [↑](#footnote-ref-4)
5. Победоносцев, К. Курс гражданского права. Третья часть. – М., Статут. 2005. – С. 433-434. [↑](#footnote-ref-5)
6. Коммерческое право / Под ред. Попондоло В.Ф., Яковлевой В. Ф. - М., Юристъ. 2006. – С.273; Гражданское право. В 2-х томах. Том 2. Учебник / Под ред. Суханова Е.А. - М., Волтерс Клувер. 2007. – С. 129. [↑](#footnote-ref-6)
7. Базарова, А.С. Аренда транспортных средств // ЭЖ-Юрист. –2008. – № 4. – С. 5. [↑](#footnote-ref-7)
8. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Договоры о передаче имущества. – М., Статут. 2005. – С. 112. [↑](#footnote-ref-8)
9. Маслов, В. Московское такси на условиях аренды (Проблемы отрасли) // Автомобильный транспорт. – 2007. – № 4. – С. 12. [↑](#footnote-ref-9)
10. Мейер, Д.И. Русское гражданское право (в 2-х ч. Часть 2). По исправленному и дополненному 8-му изд., 1902. – М., Статут. 2003. – С. 20. [↑](#footnote-ref-10)
11. Лозовский, Л.Ш., Райзберг, Б.А., Ратновский, А.А. Универсальный бизнес-словарь. – М., ИНФРА-М. 2007. – С. 640. [↑](#footnote-ref-11)
12. Калпин, А.Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. – 2006. – № 2. – С.17. [↑](#footnote-ref-12)
13. Газман, В. Лизинг автотранспортных средств// Хозяйство и право. – 2007. – №11. – С. 22. [↑](#footnote-ref-13)
14. Фогельсон, Ю. Страховой интерес при страховании имущества // Хозяйство и право. – 2008. – № 1. – С. 10. [↑](#footnote-ref-14)
15. Цах, Н.П. Развитие рынка арендных отношений автомобилей // Автомобильный транспорт. – 2008. – № 3. – С. 7. [↑](#footnote-ref-15)
16. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383. [↑](#footnote-ref-16)
17. Отнюков, Г. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом // Закон. – 2007. – № 5. – С. 17. [↑](#footnote-ref-17)
18. Медведев, А. Договор аренды: бухгалтерский учет и налогообложение // Хозяйство и право. – 2008. – № 1. – С. 18. [↑](#footnote-ref-18)
19. Хохлов, В.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву. – Тольятти., Волжский университет им. Татищева В.Н. 2007. – С. 82. [↑](#footnote-ref-19)
20. Гражданское право. Учебник. Часть 2 / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2007. – С. 178. [↑](#footnote-ref-20)
21. Васильева, В.В. Договор аренды: юридические аспекты. – М., ГроссМедиа. 2007. – С. 78. [↑](#footnote-ref-21)
22. Шапкина, Г. Договор аренды // Хозяйство и право. – 2008. – № 1. – С. 23. [↑](#footnote-ref-22)
23. Липавский, В.Б. Тайм-чартер в системе договоров фрахтования // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 12. [↑](#footnote-ref-23)
24. Галиева, Р.Ф. Правовое обеспечение сделок с транспортными средствами // Нотариус. – 2008. – № 1. – С. 12. [↑](#footnote-ref-24)
25. Гражданское право. Учебник. Часть 2. / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. - С. 177,178. [↑](#footnote-ref-25)
26. Рябова, Е. Судно или самолет? // Морской флот. – 1976. – № 11. – С. 38; Беляев, В. Смотр гидроавиации // Гражданская авиация. – 2007. – № 10. – С. 22. [↑](#footnote-ref-26)
27. Витрянский, В.В. Общие положения об аренде. (Комментарий ГК РФ)// Хозяйство и право. – 1996. – №2. – С. 7. [↑](#footnote-ref-27)
28. Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 17. – Ст. 1999. [↑](#footnote-ref-28)
29. Ч. 3 ст. 15 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873. [↑](#footnote-ref-29)
30. Павлова, И.Ю. Система преимущественных прав в современном гражданском праве // Право и политика. – 2007. – № 9. – С. 21. [↑](#footnote-ref-30)
31. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Указ. соч. - С. 14. [↑](#footnote-ref-31)
32. Завидов, Б.Д. Договор аренды в современном гражданском праве России // Российская юстиция. – 2007. – № 11. – С. 42. [↑](#footnote-ref-32)
33. Мейер, Д.И. Указ. соч. – С. 262. [↑](#footnote-ref-33)
34. Витрянский, В.В. Указ. соч. – С. 10. [↑](#footnote-ref-34)
35. Ерпылева, Н.Ю. Международное транспортное право// Законодательство и экономика. - 2007. – № 9. – С. 17. [↑](#footnote-ref-35)
36. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17 июня 2007 г. - № 3140/07 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 12. – С. 23. [↑](#footnote-ref-36)
37. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 13 января 2007 г. № 3200/07 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 5. – С. 26-27. [↑](#footnote-ref-37)
38. Лукшин, И.В. Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание// Транспортное право. – 2008. – № 3. – С. 21. [↑](#footnote-ref-38)
39. Гражданское право. Часть вторая: учебник / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2007. – С. 141. [↑](#footnote-ref-39)
40. Агаджанов, З. О координации технической политики российских судоходных компаний, в том числе оффшорных// Российская юстиция. – 2008. – № 1. – С. 13. [↑](#footnote-ref-40)
41. Гришин, О.М. Аренда автомобиля: договор аренды, бухгалтерский учет, норма расхода ГСМ. // Право и экономика. – 2008. – № 2. – С. 13. [↑](#footnote-ref-41)
42. Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 31. – Ст. 3805. [↑](#footnote-ref-42)
43. Певницкий, С.Г. Аренда: некоторые теоретические и практические аспекты // Правовые вопросы недвижимости. – 2007. – № 1. – С. 15. [↑](#footnote-ref-43)
44. Коноков, Д.Г., Гержа, Е.Н. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в России и за рубежом // Законодательство и экономика. – 2008. – № 4. – С.16. [↑](#footnote-ref-44)
45. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). / Под ред. Садиков О.Н. - М., Контракт. 2007. – С. 214. [↑](#footnote-ref-45)
46. Шапкина, Г.С., Павлодский, Е.А. Регулирование аренды и безвозмездного пользования имуществом в Гражданском кодексе Российской Федерации // Законодательство и экономика. – 2007. – № 5. – С. 18. [↑](#footnote-ref-46)
47. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). / Под ред. Садиков О.Н. – М., Контракт. 2007. – С. 206. [↑](#footnote-ref-47)
48. Теория государства и права. Курс лекций / Под ред. Матузова Н.И., Малько А.В. – М., Юристъ. 2007. – С. 337-339. [↑](#footnote-ref-48)
49. Витрянский, В.В. Указ. соч. - С.11. [↑](#footnote-ref-49)
50. Гражданское право. В 2-х томах. Том 2. Учебник / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2007. – С.87. [↑](#footnote-ref-50)
51. Егоров, К.Ф. Димайз-чартер и тайм-чартер. // Морской флот. – 2007. – № 11. – С. 32. [↑](#footnote-ref-51)
52. Егоров, К.Ф. Димайз-чартер и тайм-чартер. // Морской флот. – 2007. – № 11. – С. 32. [↑](#footnote-ref-52)