

ДОГОВОРЫ АРЕНДЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ДОГОВОР ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ

© 2008 г. А. Г. Калпин¹

В Гражданском кодексе РФ в качестве одного из субинститутов договора имущественного найма (аренды) выделен, в частности, договор аренды транспортных средств – аренда транспортного средства с экипажем (ст. 632–641 ГК РФ) и аренда транспортного средства без экипажа (ст. 642–649 ГК РФ).

Помимо Гражданского кодекса отношения по аренде транспортных средств применительно к конкретным видам транспорта урегулированы нормами Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ) – договор фрахтования судна на время с экипажем – тайм-чартер (ст. 198–210) и договор фрахтования судна без экипажа – бербоут-чартер (ст. 211–224); Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ) – ст. 60–65. В Воздушном кодексе РФ договоры на выполнение авиационных работ (ст. 114, 115) конструируются как договоры подряда.

В Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта², который принят Госдумой 18 октября 2007 г. и вступает в силу 13 мая 2008 г., специальных норм, посвященных аренде транспортных средств нет.

Помимо этого Федеральный закон “О железнодорожном транспорте в Российской Федерации”³ предусматривает также договор об оказании услуг локомотивной тяги (ст. 12).

Правовая природа упомянутых договоров аренды транспортных средств без экипажа не вызывает сомнений. Это передача на время арендатору индивидуально определенного имущества прежде всего в пользование без предоставления услуг экипажа. Правомочие владения также осуществляет арендатор. Это подтверждается и тем, что последний несет ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием (ст. 648 ГК РФ). В ст. 1079 гл. 59, на которую содержится ссылка в ст. 648 ГК, в качестве одного из субъектов ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности (использование транспортных средств как источника повышенной опасности), назван арендатор.

Но, в отличие от обычной аренды, имущество предоставляется арендатору в виде транспортного средства для достижения целей, для которых оно создано. Так, морское судно может быть предоставлено для одной из целей торгового мореплавания – перевозок, промысла водных биологических ресурсов, раз-

ведки и разработки неживых ресурсов морского дна и др. (ст. 2 КТМ); судно внутреннего водного транспорта – для судоходства на внутренних водных путях (ст. 3 КВВТ) и т.п. Поэтому к такому договору в первую очередь применяются нормы, касающиеся аренды транспортных средств, если они содержатся в транспортных кодексах или уставах (КТМ, КВВТ). Нормы же общегражданского законодательства к таким отношениям могут применяться лишь в субсидиарном порядке, т.е. лишь поскольку эти отношения не урегулированы транспортными законами. При передаче в аренду транспортного средства для целей, не специфических для транспорта, например, при сдаче судна под склад, ресторан, такой договор является арендой имущества.

Предмет договора аренды транспортного средства с экипажем представляет большую сложность. Он состоит из двух элементов. Первым из них служит предоставление арендатору своеобразного имущества – транспортного средства. Оно предоставляется арендатору в пользование, так как ему принадлежит право коммерческой эксплуатации транспортного средства. Что же касается правомочия владения транспортным средством, то оно и на время аренды принадлежит арендодателю, сохраняющему контроль за действиями членов экипажа. Для них обязательны распоряжения арендодателя, относящиеся к управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Поэтому арендодатель несет ответственность за вред, причиненный третьим лицам, арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием (ст. 640 ГК).

Вторым элементом предмета рассматриваемого договора служит оказание услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Оказание таких услуг выходит за пределы аренды имущества и сближает этот договор с договорами возмездного оказания услуг (гл. 39 ГК), результаты которых не имеют вещественной формы. Это дало основание группе ученых, исследовавших правовую природу договора фрахтования морского судна, утверждать, что этот договор (тайм-чартер) представляет собой самостоятельный, особый договор морского права⁴. Однако в ГК РФ 1996 г. договоры аренды транспортных средств с оказанием услуг экипажа однозначно отнесены к одному из видов договор аренды. Очевидно, из

¹ Заведующий кафедрой гражданского права и процесса Государственного университета управления, доктор юридических наук, профессор.

² Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

³ Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 168.

⁴ См.: *Иоффе О.С.* Отдельные виды обязательств. М., 1962. С. 292; *Райхер В.К.* Регулирование морских грузовых перевозок в советском законодательстве // Сов. гос. и право. 1965. № 11. С. 79; *Смирнов В.Т.* Сущность договора тайм-чартер и область его применения // Сов. гос. и право. 1969. № 7. С. 50. *Калпин А.Г.* Чартер (Природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978. С. 130.

двух элементов договора аренды транспортных средств с экипажем законодатель выбирает один, наиболее важный. Исходя же из того, что «природа договора определяется по его основной цели, а не по сопутствующим последней моментам»⁵, законодатель признает договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации одним из пяти предусмотренных в гл. 34 ГК видов договора аренды.

Среди особенностей правового регулирования аренды транспортных средств можно выделить две группы. К первой относятся особенности, общие как для аренды транспортного средства с экипажем, так и без экипажа. Особенности этой группы представляют собой отступления от общих положений об аренде, содержащихся в § 1 гл. 34 ГК РФ. Так, согласно п. 1 ст. 609 гл. 34 для договора аренды иного имущества письменная форма обязательна, если он должен быть заключен на срок более года или если хотя бы одной из его сторон является юридическое лицо. Договор же аренды транспортного средства как с экипажем (ст. 633 ГК), так и без экипажа (ст. 643 ГК) безотносительно к сроку его действия и его субъектному составу подлежит заключению в письменной форме. Если подлежат аренде морские суда и суда внутреннего водного плавания, письменное оформление договора осуществляется, как правило, с использованием проформ (стандартных форм) чартеров. При аренде морских судов с экипажем (тайм-чартере) наиболее широкое применение получили проформы «Балтайм» и «Нью-Йорк продьюс», а без экипажа – бербоут чартере – проформа «Беркон-2001».

Несоблюдение требования письменного оформления договора аренды транспортного средства с экипажем или без экипажа не влечет его недействительности. В случае спора стороны лишаются права в подтверждение договора и его условий ссылаться на свидетельские показания, но вправе приводить письменные и другие доказательства.

Воздушные и морские суда, суда внутреннего водного плавания, подлежащие государственной регистрации, относятся к недвижимому имуществу (п. 1 ст. 130 ГК). А согласно п. 2 ст. 609 ГК договор аренды недвижимого имущества, как правило, подлежит государственной регистрации. Но общее правило о регистрации договоров недвижимости к аренде транспортных средств с экипажем (ст. 633 ГК) или без экипажа (ст. 643 ГК) не применяется. Неприменение этого правила направлено на то, чтобы способствовать широкому внедрению этого договора в хозяйственный оборот путем упрощения и облегчения процедуры его заключения.

Также не подлежат применению к этим договорам правила о возобновлении договора аренды на неопределенный срок при отсутствии возражений арендодателя и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок (абз. 2 ст. 632 ГК РФ, абз. 2 ст. 642 ГК).

Совпадают в отношении обоих подвидов договора аренды транспортных средств положения о праве арендатора без согласия арендодателя сдавать арендованное транспортное средство в субаренду, если первоначальным договором аренды не предусмотрено иное (п. 1 ст. 638, п. 1 ст. 647 ГК РФ).

Арендатор при любом из двух вариантов аренды транспортного средства также вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям договора аренды или назначению транспортного средства (п. 2 ст. 638 ГК, п. 2 ст. 647 ГК). По отношению к третьим лицам арендатор выступает как перевозчик, буксировщик, спасатель и т.п. Он несет ответственность перед ними по условиям соответствующего договора. В частности, согласно ст. 205 КТМ при перевозке грузов третьих лиц именно арендатор, а не арендодатель отвечает перед грузовладельцем в соответствии с правилами ст. 166–176 КТМ РФ. В этом отличие позиции российского законодательства при аренде морских судов от подхода стран англо-саксонского морского права, требующего предъявления иска грузовладельца к оригинальному судовладельцу, т.е. арендодателю⁶.

Одинаково для всех отношений по договору аренды транспортных средств решается вопрос об арендной плате (на морском и внутренневодном транспорте – фрахте). Арендная плата обычно исчисляется из суточной или месячной ставки за соответствующее транспортное средство (на водном транспорте – иногда из ставки за одну тонну водоизмещения судна в месяц). Степень эффективности и рентабельности его эксплуатации не отражается на размере арендной платы. Например, Федеральный арбитражный суд Московского округа отклонил объяснения арендатора о том, что задолженность по арендной плате не подлежит взысканию, так как работы, для которых были арендованы автомобильные транспортные средства, были приостановлены. Как указал суд, «остановка работ не прекращает обязательство по аренде» (постановление от 13 мая 2003 г. Система «Гарант» 5.5).

Как указывалось ранее, ко второй группе норм, регулирующих аренду транспортных средств, должны быть отнесены правила, отражающие различие между арендой транспортных средств с экипажем, с одной стороны, и без экипажа, с другой. Прежде всего это касается состояния передаваемого в аренду транспортного средства. На водном (морском и внутренневодном) транспорте круг требований, предъявляемых к мореходности судна, передаваемого в аренду с экипажем (тайм-чартеру), значительно шире, чем при передаче судна в бербоут-чартер. Они включают меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, по укомплектованию судна экипажем и надлежащему снаряжению судна (п. 1 ст. 203 КТМ РФ). Обязанности же арендодателя (судовладельца) по приведению в мореходное состояние судна, передаваемого в аренду без экипажа, сводятся только к обеспечению годности корпуса судна, его двигателя и оборудования для целей фрахтования (п. 1 ст. 216 КТМ РФ).

На иных видах транспорта передаваемое арендатору транспортное средство с экипажем также должно быть пригодным для немедленного использования. Это предполагает его надлежащее техническое состояние, прочность и исправность, надежность его систем, конструкций, механизмов и приспособлений.

В течение всего срока аренды арендодатель обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в арен-

⁵ Иоффе О.С. Указ. соч. С. 267.

⁶ Подробнее см.: Калтин А.Г. Указ. соч. С. 141–142.

ду транспортного средства, предоставляя все необходимые материалы и принадлежности и заменяя изношенные части и механизмы, осуществляя текущий и капитальный ремонт.

Предоставление со стороны арендодателя услуг по управлению и технической эксплуатации транспортного средства имеет целью обеспечить его нормальное и безопасное использование в соответствии с условиями договора. Эта цель достигается путем укомплектования транспортного средства достаточным по численности и квалифицированным экипажем.

Экипаж с передачей транспортного средства арендатору оказывается в двойном подчинении. Оставаясь работниками арендодателя и по-прежнему исполняя его указания по вопросам управления и технической эксплуатации, члены экипажа обязаны также действовать согласно распоряжениям арендатора, касающимся коммерческой эксплуатации транспортного средства.

Коммерческая эксплуатация представляет собой пользование транспортным средством и услугами экипажа на условиях договора. Арендатор, таким образом, не может эксплуатировать транспортное средство вопреки целям аренды, указанным в договоре. Например, рассматривая иск ОАО «Дальневосточное морское пароходство» к ОАО «Владивосток-Авиа», суд выяснил, что ответчик предоставил в распоряжение истца вертолет для ледовой разведки. Однако истец использовал вертолет для доставки коммерческих грузов жителям одного из прибрежных поселков. Выяснив, что арендованное имущество использовалось не по назначению, суд отказал истцу в возмещении убытков, связанных с катастрофой вертолета⁷.

Арендодатель должен выплачивать заработную плату экипажу, а также нести иные расходы по его содержанию. Помимо этого, арендодатель принимает на себя и такую постоянную часть эксплуатационных расходов, как расходы по страхованию транспортного средства и ответственности за ущерб, который может быть нанесен вследствие его эксплуатации. Переменная часть эксплуатационных затрат — оплата топлива, смазочных масел и других материалов, расходуемых в процессе эксплуатации, налоги и сборы и т.п. — отнесены на арендатора.

Аренда транспортного средства без экипажа означает полный переход к арендатору правомочий владения и пользования транспортным средством, это предопределяет оплату расходов на его содержание. Арендатор снабжает необходимыми смазочными материалами, топливом, краской и т.п. Он исполняет обязанности по производству его капитального и текущего ремонта. Если иное не предусмотрено договором аренды, он несет все расходы по эксплуатации, выплачивает зарплату и доставляет необходимое продовольствие экипажу, оплачивает налоги и сборы, расходы по страхованию транспортного средства.

Таким образом, в этом случае на арендаторе отнесена оплата как постоянной, так и переменной части эксплуатационных расходов. Вместе с тем он получает всю прибыль и несет все убытки от эксплуатации транспортного средства.

Существенны различия в правовых последствиях вреда, причиненного транспортному средству. Эти различия зависят от того, о каком договоре аренды идет речь и в конечном итоге — от того, кто из участников этого дого-

вора признается владельцем транспортного средства. При аренде транспортного средства с экипажем его владельцем остается арендодатель, так как именно ему в отношении управления и технической эксплуатации транспортного средства подчинен экипаж. Поэтому в случае гибели или повреждения транспортного средства в большинстве случаев он возмещает убытки. Арендатор же при заключении договора аренды транспортного средства без экипажа несет ответственность, если арендодатель докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды (ст. 639 ГК). Следовательно, наличие вины арендатора не предполагается. Она в каждом конкретном случае должна быть доказана арендодателем. Например, судовладелец-арендодатель вправе рассчитывать на удовлетворение иска, предъявленного к арендатору (фрахтователю по тайм-чартеру), если докажет, что вред судну причинен вследствие выполнения распоряжения фрахтователя о направлении судна в небезопасный порт (о его небезопасности судовладельцу не было и не должно было быть известно) или неправильной укладке груза, производившейся под контролем фрахтователя.

Анализ аренды транспортных средств не мог бы быть признан полным без хотя бы краткой характеристики новых договоров, получивших законодательное закрепление в связи с проведением структурной реформы на железнодорожном транспорте. Рассмотрим прежде всего близкий по своей правовой природе к арендным обязательствам договор об оказании услуг локомотивной тяги (п. 1 ст. 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 г.). Появление соответствующих общественных отношений, получивших закрепление в приведенной норме права, связано с тем, что в соответствии с новым Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации⁸ перевозчиком может быть любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (ст. 2).

Таким образом, в Уставе железнодорожного транспорта, в отличие от ранее действующего Транспортного устава железных дорог РФ 1998 г.⁹, не закреплено монопольное право перевозчика на осуществление железнодорожных перевозок. Это создало возможность функционирования на железнодорожном транспорте независимых перевозчиков, что ведет к становлению и развитию конкурентной среды в сфере железнодорожных перевозок. Уже в настоящее время значительная часть грузооборота приходится на долю независимых (частных) организаций. Для успешного осуществления перевозок независимому перевозчику необходимо иметь доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта¹⁰ и использовать его подвижной состав. Понятием инфра-

⁸ См.: Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

⁹ См.: Собрание законодательства РФ. 1998. № 2. Ст. 218.

¹⁰ О понятии инфраструктуры и о договоре оказания услуг по использованию объектов инфраструктуры подробно см.: Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте // Гос. и право. 2003. № 10. С. 48–51.

⁷ См.: Обозрение: судебные новости. 2000. № 2.

структуры железнодорожного транспорта не охватывается его подвижной состав – локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны, контейнеры. При этом в ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте подвижной состав разделен на вагоны и контейнеры, с одной стороны, и локомотивы, с другой. Вагоны и контейнеры могут быть принадлежностью операторов железнодорожного подвижного состава. Поскольку в числе объектов, принадлежащих оператору, не упомянуты локомотивы, можно лишь предположить, что они должны принадлежать только перевозчику. Государство закрепляет их на праве хозяйственного ведения за ОАО «РЖД».

Последнее же передает соответствующие локомотивы для эксплуатации на баланс одного из своих филиалов – конкретной железной дороге. Иначе обстоит дело, когда речь идет о частных (самостоятельных) перевозчиках. Конечно, последние вправе приобрести локомотивы, в которых они испытывают нужду, в собственность по одному из оснований, предусмотренных законом. Но отсутствие собственного локомотива отнюдь не является препятствием для вступления в договор железнодорожной перевозки. Специально для таких случаев в п. 1 ст. 12 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предусмотрено, что «перевозчик обязан заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива». Правовая природа этого договора до сих пор не выявлена. Его отнюдь нельзя причислить к договору об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, так как подвижной состав и прежде всего локомотивы не входят в инфраструктуру. На первый взгляд, этот договор может быть отнесен к аренде транспортных средств с предоставлением услуг экипажа по управлению и технической эксплуатации или без предоставления таких услуг. Однако подобный вывод представляется поверхностным и уже был подвергнут справедливой критике в правовой науке. Так, Е.Н. Астахова решительно высказалась против признания договора об оказании услуг локомотивной тяги договором аренды транспортного средства. По ее мнению, суть договора об оказании услуг локомотивной тяги отнюдь не в предоставлении арендатору имущества во временное владение и пользование или во временное пользование, а в самой услуге, выражающейся в обеспечении тяги, что подобно услугам по буксировке¹¹. С этими доводами во многом следует согласиться. Сущность любого вида аренды заключается во временном предоставлении индивидуально-определенного имущества во владение и пользование или только в пользование. Владение означает фактическое господство над вещью, факт обладания вещью. Представляется, что в большинстве случаев договор оказания услуг локомотивной тяги будет заключаться с условием управления и технического обслуживания локомотива экипажем, состоящим на службе у услугодателя. Следовательно, и в период оказания услуги он полностью сохраняет контроль над имуществом – локомотивом. Однако это само по себе еще не может свидетельствовать о недопустимости признания договора аренды, так как в самом его определении в качестве одного из двух его вариантов предусмотрена возможность

предоставления имущества только в пользование (ч. 1 ст. 606 ГК РФ).

Правомочие пользования представляет собой извлечение из вещи свойственных ей полезных свойств, получение плодов или доходов от владения вещью. По договору об оказании услуг локомотивной тяги пользуется локомотивом, извлекает его полезные свойства его собственник или субъект права хозяйственного ведения, т.е. услугодатель, к которому обращаются с просьбой оказания услуги перевозчик (услугополучатель). Его не интересует локомотив как вещь, ему нужно лишь воспользоваться результатами деятельности услугодателя, которая осуществляется с использованием локомотива.

Эта услуга выражается в том, что в указанное место и в обусловленное время при посредстве локомотива вагон, платформа с контейнерами, цистерна и т.п. доставляются в пункт назначения за обусловленное вознаграждение. Таким образом, полезные свойства локомотива извлекаются услугодателем. Он получает прибыль от эксплуатации локомотива. Оказание подобной услуги и представляет собой реализацию правомочия пользования, поскольку существо этого договора заключается не во временном предоставлении индивидуально-определенной вещи, а в реализации услуги, т.е. осуществлении деятельности, не имеющей вещественной формы, полезный эффект которой выражается в перемещении вагонов, платформ, цистерн, контейнеров с помощью локомотивной тяги.

Договор оказания услуг локомотивной тяги, не будучи договором аренды транспортных средств, подпадает под действие правил гл. 39 ГК, регулирующих отношения по договору возмездного оказания услуг, так как по такому договору исполнитель обязуется совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность. Результат этих действий не имеет вещественного воплощения. Вместе с тем их полезный эффект в данном случае выражается в перемещении указанных ранее объектов.

По той классификации обязательств об оказании услуг, которая принята в гражданском законодательстве, договор оказания услуг локомотивной тяги относится к категории обязательств, направленных на оказание фактических услуг. Объект воздействия услугодателя – это подлежащая перемещению вещь. Сама по себе услуга осуществляется посредством использования определенного оборудования, механизмов, машины (локомотива). Наконец, она носит возмездный характер, так как услугополучатель обязан выплатить услугодателю обусловленное вознаграждение¹².

Таким образом, договор оказания услуг локомотивной тяги является консенсуальным, срочным, двусторонне обязывающим, возмездным. Он подлежит заключению в письменной форме. Ее несоблюдение не влечет недействительности договора, но в случае спора лишает стороны права ссылаться на свидетельские показания с сохранением за ними права приводить другие доказательства. Представляется весьма желательным разработка и утверждение соответствующей типовой или примерной формы такого договора, с использованием которой будут заключаться конкретные договоры локомотивной тяги между владельцами локомотивов и нуждающимися в услугах по обеспечению локомотивной тяги.

¹¹ См.: Астахова Е.Н. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте. Дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 97–99.

¹² См.: Гражданское право. Часть вторая. Учебник для студентов высших учебных заведений. М., 2004. С. 377–378.