

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.05.01. Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему «Договор фрахтования»

Обучающийся

А.В. Зайко

(Инициалы. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

И.И. Петров

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2025

Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы – «Договор фрахтования».

Несистемное правовое регулирование договора фрахтования актуализирует запрос на комплексное изучение заявленной темы и выработку решений, упорядочивающих юридическую конструкцию договора фрахтования применительно ко всем видам транспорта. Это потребует ответа на вопрос относительно юридической природы договора.

Цель выпускной квалификационной работы – системный теоретико-прикладной анализ договора фрахтования.

Объект исследования - общественные отношения, возникающие в сфере правового регулирования и правоприменения договора фрахтования.

Предмет исследования - правовые нормы, научные представления, материалы судебной практики, регулирующие отношения в области правового регулирования договора фрахтования.

Структура выпускной квалификационной работы: введение, три главы, восемь параграфов, заключение и список используемой литературы и используемых источников.

Выводы по работе. Договор фрахтования представляет собой самостоятельную разновидность перевозки, которая с точки зрения своей направленности обеспечивает перемещение грузов, пассажиров и багажа из пункта отправления в пункт назначения. В основе регулирования договора фрахтования лежат положения ГК РФ, определяющие юридическую природу данного соглашения как транспортного обязательства, и отсылающего в вопросе заключения договора и его формы к отдельным транспортным уставам и кодексам.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика договора фрахтования.....	8
1.1 Понятие и правовая природа договора фрахтования.....	8
1.2 Особенности правового регулирования договора фрахтования	15
1.3 Виды договора фрахтования.....	20
Глава 2 Содержание договорного обязательства и исполнение договора фрахтования.....	27
2.1 Существенные условия договора фрахтования.....	27
2.2 Права и обязанности сторон по договору фрахтования.....	33
2.3 Особенности исполнения договора фрахтования.....	43
Глава 3 Актуальные проблемы правового регулирования договора фрахтования и пути дальнейшего совершенствования законодательства	49
3.1 Актуальные проблемы правового регулирования договора фрахтования.....	49
3.2 Пути дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего договор фрахтования.....	56
Заключение.....	61
Список используемой литературы и используемых источников.....	66

Введение

Договор фрахтования отличается от иных транспортных договоров, например, связанных с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, транспортной экспедиции и пр. В настоящее время можно наблюдать рост научного интереса к договору фрахтования, что, однако, не сопровождается выработкой унифицированных подходов по поводу его правовой природы.

Не способствует формированию единообразных концепций по поводу правовой природы фрахтования то обстоятельство, что в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК РФ), наряду с договором «фрахтования», предусмотренным ст. 787 ГК РФ, размещенной в гл. 40 ГК РФ, касающейся перевозки, существует и договор «фрахтования на время», которым урегулированы отношения, связанные с арендой транспортного средства с экипажем (ст. 632 ГК РФ) [11].

Подобную же двойственность в части правового регулирования договоров фрахтования и фрахтования на время мы можем наблюдать и в транспортных уставах и кодексах, где наряду с названным договором встречаются отдельные договоры фрахтования на время, с точки зрения своей природы представляющие собой договоры, относящиеся к группе арендных. Это обуславливает необходимость выработки научно обоснованной позиции по поводу сущности договора фрахтования и критериев его разграничения с договором фрахтования на время.

Достаточно спорным является и само легальное определение договора, которое приведено в ст. 787 ГК РФ. Оно вступает в противоречие с существом чартера, что само по себе может являться достаточной причиной отсутствия унифицированного регулирования данного договора применительно ко всем видам транспорта. Расхождения усматриваются и в части признака реальности и консенсуальности соглашения в зависимости от подхода, предлагаемого конкретным транспортным уставом и кодексом.

Наряду с заявленной проблематикой, наблюдается и отсутствие единообразия в части правового регулирования фрахтования на различных видах транспорта, причем подходы отличаются между собой достаточно существенно. Совершенно без внимания законодатель оставляет вопрос о возможности заключения договора фрахтования на железнодорожном транспорте: соответствующее понятие, юридическая конструкция договора фрахтования, в Уставе железнодорожного транспорта не раскрывается [45].

Нуждается в уточнении и правовая конструкция договора фрахтования легкового такси, а также разработка отдельного договора фрахтования применительно к такси грузовому, получившему распространение на практике в условиях отсутствия правового регулирования [46].

Не менее важно определиться в отношении сущности и содержания договора, который заключается со службой заказа легкового такси, а также дать ответ на вопрос о возможности или невозможности совпадения в едином лице пассажира и фрахтователя. Нуждается в разрешении и вопрос об ответственности службы заказа такси перед пассажирами за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей.

Несистемное правовое регулирование договора фрахтования актуализирует запрос на комплексное изучение заявленной темы и выработку решений, упорядочивающих юридическую конструкцию договора фрахтования применительно ко всем видам транспорта. Это потребует ответа на вопрос относительно юридической природы договора.

Все вышеизложенное предопределило актуальность избранной тематики работы.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в проведении системного теоретико-прикладного анализа договора фрахтования.

Для достижения цели в выпускной квалификационной работе поставлены следующие задачи:

- ~ проанализировать понятие и правовую природу договора фрахтования;

- ~ выявить особенности правового регулирования договора фрахтования;
- ~ привести классификации договоров фрахтования;
- ~ выработать научные представления по поводу существенных условий договора фрахтования;
- ~ дать оценку правам и обязанностям сторон по договору фрахтования;
- ~ рассмотреть особенности исполнения договора фрахтования;
- ~ выявить актуальные проблемы правового регулирования договора фрахтования;
- ~ разработать пути дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего договор фрахтования.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере правового регулирования и правоприменения договора фрахтования.

Предметом исследования выступают правовые нормы, научные представления, материалы судебной практики, регулирующие отношения в области правового регулирования договора фрахтования.

Степень разработанности темы исследования.

Договор фрахтования как элемент системы транспортных договоров был предметом научного интереса многих ученых, занимающихся вопросами развития транспортного права на современном этапе. В числе таких ученых можно выделить С.Ю. Морозова, А.А. Ананьеву, И.А. Стрельникову и пр.

Ученые посвящали свои работы вопросам фрахтования на том или ином виде транспорта, что обусловлено немалыми отличиями в их правовом регулировании. Например, вопросы правового регулирования фрахтования на морском транспорте были рассмотрены такими учеными, как А.Л. Маковский, А.Г. Калпин и др.

В числе последних работ, посвященных тем или иным аспектам фрахтования, можно назвать исследования Л.И. Адиятулиной [2],

Г.В. Филимонова [48], В.В. Тощенко (преимущественно, применительно к автомобильному транспорту) [43] и др.

В качестве методологической основы использовался общенаучный диалектический метод научного познания. Также применялись анализ и синтез, индукция и дедукция, аналогия. Использовались такие частно-научные методы, как сравнительно-правовой и функциональный методы. Были использованы такие специально-юридические методы, как сравнительно-правовой, формально-юридический, метод юридического прогнозирования.

Нормативную основу исследования сформировали положения Конституции РФ, ГК РФ, транспортных уставов и кодексов, федерального законодательства и подзаконных актов, материалы судебной практики.

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, трех глав, которые поделены на восемь параграфов в соответствии с задачами исследования, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика договора фрахтования

1.1 Понятие и правовая природа договора фрахтования

Договор фрахтования появился в средневековом праве еще до момента выделения отдельного соглашения, регулирующего отношения, связанные с перевозкой груза. Затем произошло выделение двух подтипов договоров: один прослеживал близость с отношениями, регулирующими передачу имущества во временное пользование, второй – сближался с отношениями, регулирующими перевозку грузов [12]. Сразу же заметим, что в российском праве подобное регулирование сохранилось и в настоящее время.

Понятие договора фрахтования приведено в ст. 787 ГК РФ, где указывается, что «по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа». Ключевой признак такого соглашения предполагает предоставление вместимости транспорта для достижения конкретной цели, связанной с перевозкой. Поэтому сомнений в части того, что договор относится к категории транспортных, быть не должно.

Легальное определение договора содержит указание по поводу направленности соглашения – для этого используется словосочетание «для перевозки». Однако определенность о том, в каком случае транспорт следует рассматривать как предоставленный для этой цели, отсутствует.

Так, в решении суда было установлено, что между сторонами заключен договор аренды воздушного судна. Согласно п. 1.1 данного договора, арендодатель передает в аренду арендатору воздушное судно АН-24РВ без предоставления услуг по управлению и техническому обслуживанию арендованного судна. Был оформлен приемо-сдаточный акт (что уже само по себе свидетельствует о том, что это соглашение на передачу имущества).

Однако суд, мотивируя собственные выводы, сослался на ст. 787 ГК РФ (договор фрахтования) [36]. Это свидетельствует об отсутствии единообразных представлений применительно к исследуемым договорам.

Полагаем, что в вышеприведенном примере речь шла о договоре фрахтования на время, а не о соглашении, предусмотренном ст. 787 ГК РФ. Будучи договором, направленным на передачу имущества (во временное владение и пользование), договор аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем предусмотрен ст. 632 ГК РФ. «По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации».

Специальное правовое регулирование такого рода отношений отличается от регулирования договора аренды, предусмотренного ст. 606 ГК РФ. В основе отличий лежит положение о том, что нормы о возобновлении на неопределенный срок и о преимущественном праве арендатора на заключение договора аренды на новый срок к договору аренды транспортного средства с экипажем не применяются.

Выделяются и отдельные виды договоров с учетом типа транспорта. Вопросы в части порядка и формы заключения данных соглашений определены соответствующими транспортными уставами по каждому виду транспорта в отдельности (п. 2 ст. 787 ГК РФ). Примечательно и то, что они могут с точки зрения своей юридической природы опосредовать отношения по перевозке или передаче имущества.

Многие исследователи относят договор, предусмотренный ст. 787 ГК РФ, к разновидности договоров перевозки, что дополнительно подтверждается его размещением в главе 40 «Перевозка». Предмет соглашения составляет услуга по перевозке с предоставлением для ее осуществления всей или части вместимости транспортного средства [13].

В науке встречаются позиции авторов, которые находят основания для отождествления договора фрахтования и договора аренды на основе их правовой природы. Подобные представления, вероятнее всего, базируются на существовании договора фрахтования на время, предусмотренного ст. 632 ГК РФ. Однако, учитывая принципиальные отличия в отношении правовой природы данных соглашений, подобная точка зрения широкого распространения не получила.

Ключевое отличие фрахтования от фрахтования на время состоит в том, что арендодатель (в отличие от фрахтователя) распоряжается своим имуществом посредством его предоставления во временное владение и пользование другому лицу, соответственно, получающего над ним в период действия договора хозяйственное господство.

По общему правилу, именно в силу вышеназванных признаков, связанных с утратой хозяйственного господства в рамках отношений связанных с арендой, и его сохранением в рамках договора фрахтования (в отличие от фрахтования на время), правовая природа договора, предусмотренного ст. 787 ГК РФ, не может быть сведена к аренде. Однако этот тезис, являясь верным в части вышеназванной статьи, нуждается в осмыслении для договоров фрахтования применительно к каждому типу транспорта.

Например, по кодексу торгового мореплавания РФ [22], и «тайм-чартер», и «бербоут-чартер» определяются в законе как договоры аренды, но ученые относят их к числу неотъемлемых элементов системы договоров фрахтования на морском транспорте [19, с. 27].

В воздушном законодательстве также существует договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) (ст. 104 ВК РФ) и договор аренды (ст.104.1. ВК РФ) (фрахтования на время) гражданского воздушного судна с экипажем для осуществления внутренних воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты.

Так, в силу ст. 104 ВК РФ «по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом».

Статья же 104.1 ВК РФ устанавливает, что «по договору аренды (фрахтования на время) гражданского воздушного судна с экипажем одна сторона (арендодатель) за плату и на определенный срок предоставляет другой стороне (арендатору) в пользование гражданское воздушное судно, а также оказывает услуги членов экипажа гражданского воздушного судна для осуществления внутренних воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты».

Приводятся аргументы в части того, что договору фрахтования присущ комплексный характер, в силу которого формируется основное обязательство – предоставить вместимость транспорта, и субсидиарное обязательство – осуществить перевозку согласованного объекта или пассажира [15, с. 15].

Наиболее полное определение обязательства в рамках такой концепции дается А.А. Старцевой, по мнению которой договор фрахтования есть «соглашение, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется за плату зарезервировать за другой стороной (фрахтователем) всю или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов определенного типа и выполнить перевозку на таком воздушном судне (воздушных судах) указанных фрахтователем лиц и багажа» [41, с. 9]. Данные представления основываются на легальном подходе и исключают оценку в качестве фрахтования тайм-чартера.

По мнению же Н.Н. Остроумова, нет оснований для приравнивания договора, предусмотренного ст. 787 ГК РФ, и обязательства по перевозке, которая в данном соглашении представляет собой лишь цель фрахтования. В

этом смысле, такой договор предшествует оформлению договора перевозки между пассажиром и фрахтовщиком и удостоверяется пассажирским билетом и багажной квитанцией [28, с. 38].

В целом, договор перевозки и договор фрахтования могут быть разграничены друг с другом по такому критерию, как наличие или отсутствие с точки зрения заказчика значения относительно того, какой конкретно транспорт (не вид транспортного средства, а именно, какая непосредственно машина, самолет, иное транспортное средство, с определенными идентифицирующими ее параметрами) будет использован для исполнения. Если этот вопрос индифферентен отправителю, то имеет место традиционный договор перевозки, в противном случае – это договор фрахтования.

Полагаем, что договор фрахтования представляет собой самостоятельную разновидность перевозки, направленную на перемещение грузов, пассажиров и багажа из пункта отправления в пункт назначения. Это позволяет отнести договор фрахтования к категории транспортных обязательств.

Договор перевозки и договор фрахтования представляют собой две разные договорные конструкции. По договору фрахтования, перевозка грузов, пассажиров, является юридически значимой целью обязательства, но не его существом, поэтому обязанность фрахтовщика опосредуется предоставлением вместимости транспортного средства для данной цели, а не выполнением перевозки согласованного объекта или пассажира.

Интересные аргументы против отождествления договора фрахтования с арендными отношениями были приведены О.С. Юренковой. По ее мнению, данный договор направлен на перевозку, а не на передачу имущества во временное владение и пользование. Фрахтуя такси, пассажир имеет цель попасть в пункт назначения, а не использовать средство транспорта для сидения. Поскольку целью фрахтования всегда является перевозка, договор следует отнести к разновидности услуг по перевозке [50, с. 169].

С.Ю. Морозов акцентирует внимание на другой, не менее важной, особенности фрахтования. Отмечается, что, заключая договор фрахтования, «фрахтователь не получает хозяйственного господства над соответствующей частью транспортного средства. Возможность разместить груз в транспортном средстве не приводит к утрате со стороны фрахтовщика правомочия по владению соответствующими помещениями. Предъявляя груз к перевозке, фрахтователь передает его во владение фрахтовщика, который может обеспечить его сохранность только в том случае, если владеет соответствующими помещениями» [23, с. 225].

Договор фрахтования является консенсуальным (однако, фрахтование на время является реальным договором, за исключением морского транспорта, где и этот договор отнесен к категории консенсуальных), возмездным, двусторонне обязывающим.

Однако все чаще в науке звучит мнение о том, что договор фрахтования необходимо видоизменить, сделав его конструкцию реальной. А.А. Ананьева отмечает, что юридической природе договора фрахтования в большей степени соответствует именно реальная конструкция, в связи с чем необходимо внести изменения в легальное определение данного понятия [4, с. 6]. Но текущая позиция законодателя предполагает отнесение договора именно к категории консенсуальных.

Дискуссионным является вопрос, связанный с возможностью квалификации фрахтования в качестве договора в пользу третьего лица. Иногда приводятся аргументы к тому, что фрахтовщик должен произвести исполнение фрахтователю, а не пассажиру [23, с. 225]. Но иногда имеет место и совпадение фрахтователя и пассажира в одном лице (фрахтование легкового такси).

Условие о предоставлении третьему лицу право требовать исполнения договора от должника является существенным, поскольку без данного права не может быть и договора в пользу третьего лица [20, с. 13].

Договор фрахтования, по которому перевозятся пассажиры, может быть построен по модели исполнения третьему лицу. Будучи стороной в рамках отношений с перевозчиком, пассажир не становится, по общему правилу, участником отношений между фрахтовщиком и фрахтователем, поэтому заявлять какие-то требования в адрес фрахтовщика (перевозчика) он не вправе. Но в рамках отдельного договора, например, заключенного с туроператором, пассажиры могут инициировать соответствующие требования именно в адрес последнего.

Определенный спор в науке ведется относительно такого признака, как регулярность фрахтования. В целом, сложилась позиция, в силу которой регулярные перевозки не могут осуществляться на основе фрахтования, для которого характерна иррегулярность как существенный признак. Но и этот признак также требует глубокого осмысления. Например, иногда ученые выдвигают аргументы позиции о том, что если договором фрахтования определена определенная периодичность перевозки, либо перевозка осуществляется на основании блок-чартера на регулярном рейсе, то нет основания не признавать за таким договором признак регулярности – он принципиально не меняет юридическую природу достигнутого сторонами соглашения [15, с. 15].

В противовес данной позиции, аргументируется мнение о том, что оснований для признания фрахтования регулярным нет, поскольку фрахтовщик может изменить расписание без согласования с фрахтователем [43, с. 13].

Полагаем, что здесь нужно учитывать то обстоятельство, что составление расписания регулярных рейсов происходит без участия в этом процессе пассажиров и фрахтователей. Перевозка же в рамках договора фрахтования, даже если и предполагает какое-то расписание, предусматривает его формирование на основе мнения и потребностей клиентов, а не в частном порядке самим перевозчиком, поэтому говорить о критерии регулярности в данном случае не приходится.

Что касается блок-чартера, то и здесь о регулярности рейса речи не идет, поскольку согласие на использование их расписания устанавливается фрахтователем в договоре чартера. Поэтому именно нерегулярность осуществляемой перевозки является признаком, присущим договору фрахтования.

Таким образом, договор фрахтования (ст. 787 ГК РФ) относится к группе договоров перевозки, входя в систему транспортных обязательств. Ключевой признак данного договора, исходя из его легального определения, связан именно с предоставлением вместимости транспорта для достижения конкретной цели, связанной с перевозкой. Поэтому данный договор следует отнести к группе транспортных договоров.

Ключевое отличие договора фрахтования от договора аренды на время состоит в том, что арендодатель (в отличие от фрахтователя) распоряжается своим имуществом посредством его предоставления во временное владение и пользование другому лицу, соответственно, получающего над ним в период действия договора хозяйственное господство.

Договор фрахтования является консенсуальным, возмездным, двусторонне обязывающим. Договор построен по особой модели исполнения в пользу третьего лица (за отдельными исключениями, например, это фрахтование легкового такси, где фигура фрахтователя и пассажира совпадает в одном лице). Признак регулярности для договора нехарактерен – даже если расписание сформировано как регулярное, то фрахтовщик все равно вправе изменить расписание без согласования с фрахтователем. Это качественно отличает договор фрахтования от перевозок на общественном транспорте.

1.2 Особенности правового регулирования договора фрахтования

Правовое регулирование договора фрахтования предусмотрено как положениями ГК РФ, так и большим числом транспортных уставов и кодексов, между которыми имеется множество отличий. В п. 2 ст. 787 ГК РФ приведена отсылочная норма, в соответствии с которой порядок заключения договора фрахтования, а также его форма устанавливаются транспортными уставами и кодексами. Соответственно, фрахтование на каждом виде транспорта обладает своими особенностями.

В соответствии с п. 4 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ РФ) договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или его части (договор фрахтования).

Согласно п. 6 ст. 95 КВВТ РФ перевозки пассажиров и багажа могут осуществляться по договору фрахтования судна. Пунктом 3 ст. 97 КВВТ РФ установлено, что по договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за обусловленную плату для выполнения одного или несколько рейсов определенные помещения судна [21]. Примечательно, что в КВВТ РФ нормы, регулирующие два отличающихся друг от друга договора – договор перевозки груза и договор фрахтования – размещены в одной и той же статье. С точки зрения формулировок не говорится о вместимости транспортного средства: используется понятие «определенные помещения судна», что свидетельствует о терминологической не унифицированности.

В морском праве законодатель в ст. 105 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ РФ) урегулированы и договор перевозки груза, и договор фрахтования. Анализ п.2 ст. 115 КТМ РФ позволяет дифференцировать соглашения по характеру условий: 1) предусматривающие предоставление для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер); 2) без такого условия [22]. Отличаются и наименования сторон – речь идет о перевозчике и фрахтователе.

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Тем самым, договор фрахтования на время прослеживает правовую природу арендных отношений.

В ст. 119 КТМ РФ определяется характер соотношения между чартером и коносаментом. Определено, что взаимодействие перевозчика и получателя упорядочиваются именно коносаментом. А условия чартера подлежат применению получателем только, если коносамент содержит ссылку на них.

Дополнительным источником правового регулирования договора фрахтования может выступать обычай делового оборота, под которым понимаются устоявшиеся правила поведения, прямых указаний на которые в законодательстве или иных документах нет. Данные обычаи могут эффективно применяться в регулировании отношений на транспорте, для которых зачастую характерным является осложненность иностранным элементом. Например, если соглашение о сроке погрузки не достигнуто, то размере платы за простой определяется на основе обычаев, сложившихся в конкретном в порту.

Договор фрахтования также получил закрепление в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – УАТ) [46]. Согласно ч.1 ст. 18 УАТ, перевозка груза с сопровождением представителя грузовладельца, перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей, осуществляются транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования, заключаемого в письменной форме.

На воздушном транспорте определение чартера приводится в ст. 104 Воздушного кодекса РФ (далее – ВК РФ) [8]. По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик)

обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

И в рамках названных документов есть отличия в используемых терминах. В отличие от ст. 787 ГК РФ, в ст. 104 ВК РФ говорится не о вместимости или части вместимости транспортного средства, но и об одном или нескольких воздушных судах. Если ориентироваться на подход, предложенный П.В. Крашенинниковым, то можно отметить, что если фрахтуется вся вместимость судна, в особенности, с его экипажем, то отношения сторон регулируются на основе договора аренды, если же фрахт имеет место в отношении части судна, то отношения урегулированы на основе консенсуального договора перевозки груза [12].

Необходимо понимать, что в рамках аренды судно поступает во владение и пользование арендатора, который получает статус эксплуатанта. В рамках фрахтования в «чистом виде» фигура эксплуатанта совпадает с фрахтовщиком. Фрахтователь же пассажиром зачастую не является, то есть перевозка осуществляется в отношении согласованного объекта или пассажира, не являющегося фрахтователем. Как представляется, в ст. 104 ВК РФ аккумулированы два договора с различной правовой природой, которые по непонятным причинам законодатель при подготовке кодифицированного акта свел воедино. Если предоставляется судно в аренду на время, то это фрахтование на время, если же передается часть судна для перевозки того или иного объекта, то речь может идти только о договоре чартера.

В Федеральных авиационных правилах обращается внимание именно на этот признак, как свойство, отличающее регулярные от чартерных рейсов. В п. 72 Правил подчеркивается, что регулярные рейсы выполняются в соответствии с расписанием движения воздушных судов, сформированным перевозчиком и опубликованным в компьютерном банке данных расписания

движения воздушных судов, а чартерные рейсы выполняются в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок [33].

Но встречается и аргументы в пользу противоположной позиции. Например, некоторыми авторами отмечается, что если в самом договоре фрахтования будут прописаны рейсы и указана из регулярность, то это не изменит природу договора как чартера. Выделение части мест для блок-чартера на регулярном рейсе свидетельствует о распространении признака регулярности на чартер [5, с. 10]. Полагаем, что данные выводы под собой оснований не имеют.

Однако, что представляет собой вместимость транспортного средства, ни в законодательстве, ни на уровне правоприменительной практике, также не определено в достаточной степени ясно. Некоторые ученые без достаточных к тому оснований посчитали допустимым отождествление понятия вместимости с арендой соответствующего объекта [44, с. 225]. Но предоставляя именно вместимость, пусть и в виде целого объекта транспорта, мы не распоряжаемся своими правомочиями собственника в части владения и пользования, не передаем их фрахтователю – объект сохранен в пределах господства его законного владельца.

Полагаем, что предоставление вместимости или внутренней вместимости транспорта в качестве услуги требует разграничения с предоставлением транспортного средства в аренду (в данном случае, ни о какой вместимости речи не идет – предоставляется весь транспорт безотносительно с целью его использования).

Именно особая цель иногда может быть эффективно использована для разграничения между собой договора аренды транспортного средства и фрахтования, поскольку она может быть не связана с осуществлением определенной перевозки или даже перевозок вообще.

И если чартер всегда тесно и неразрывно связан с перевозкой, то заключение договора аренды транспорта вполне возможно для каких-то иных целей, например, для рыболовства, разведывания акватории моря, нанесения

данных на карты и пр. Это не означает, что при аренде транспорта фактическая перевозка всегда отсутствует, однако по данному договору конкретная перевозка не определяется в качестве его предмета, а сам арендатор может еще доподлинно не знать, сколько и каких перевозок ему будет необходимо выполнить, какие потребности по перемещению в пространстве у него возникнут, и как он их реализует.

Поэтому его интерес, и, соответственно, направленность договора, связаны с получением материального объекта – транспортного средства, во временное владение и пользование. Кроме того, фрахтование транспорта для целей перевозки пассажиров наделяет фрахователя статусом заказчика – организатора перевозки группы пассажиров. При этом, пассажиры статусом стороны договора в рамках чартера не являются, но находятся под защитой законодательства о правах потребителя.

Таким образом, в основе регулирования договора фрахтования лежат положения ГК РФ, определяющие юридическую природу данного соглашения как транспортного обязательства, и отсылающего в вопросе заключения договора и его формы к отдельным транспортным уставам и кодексам. Для договора фрахтования, как, впрочем, и для других транспортных обязательств, проблемой правового регулирования выступает наличие существенных противоречий между ГК РФ и специальным законодательством, регламентирующим отдельные виды транспортных обязательств. Отличия усматриваются с точки зрения используемой терминологии, юридической техники предоставления нормативного материала, определения размера и оснований ответственности. Все эти положения требуют унификации на предмет обеспечения единообразного правового регулирования договора фрахтования на различных видах транспорта.

1.3 Виды договора фрахтования

В основу дифференциации договоров фрахтования на виды может быть положено несколько критериев.

В зависимости от природы отношений, договор фрахтования надлежит отграничивать от договора фрахтования на время. В основе фрахтования на время транспортного средства с экипажем лежат отношения аренды транспорта. В понимании ст. 787 ГК РФ, фрахтование — это договор перевозки.

Как представляется, исторически сложилось, что, в особенности на отдельных видах транспорта (например, на морском транспорте), аренда транспортного средства с экипажем носит наименование чартера. Это и лежит в основе выделения двух типов фрахтования.

Исходя из вида используемого транспортного средства, на котором предоставляется вместимость или же часть вместимости, может быть выделен договор фрахтования, заключаемый на воздушном, водном (внутреннем водном и морском), автомобильном транспорте. Несмотря на то, что УЖТ не содержит отдельных указаний на данный вид, такого рода правоотношения существуют и на железнодорожном транспорте. То есть особенности транспорта также выступают классификационным критерием.

Что касается особенностей регулирования перевозки, возможно выделение таких видов фрахтования, как:

- ~ рейсовое, когда договор заключается для выполнения определенного рейса на конкретном транспорте;
- ~ поочередно рейсовое, когда договор заключается для перевозки определенного значительного грузового объема;
- ~ тоннажное – если предполагается осуществление параллельной перевозки на нескольких единицах подвижного состава.

Большое разнообразие в части видов договора фрахтования предлагается в рамках КТМ РФ, который, как известно, составлен на базе обширного перечня иностранных заимствований. Наверное, именно поэтому по тексту документа широко используется понятие «чартер», в рамках

которого, к тому же, речь идет об арендных отношениях, а именно: условиях предоставления судна, его части или определенных судовых помещений.

Критерий, связанный с распределением прав между фрахтователем и судовладельцем, урегулированием потерь и рисков, дает возможность выделить два ключевых вида фрахтования судов (классификации применима в большей степени для морского транспорта):

- ~ фрахтование по контракту, предполагающее предоставление вместимости конкретного транспорта для перевозки определенного груза. Особенность договора обусловлена тем, что конкретный груз нет возможности перевести одним рейсом. На собственника судна возлагается обязанность выполнить перевозку в пределах предусмотренного времени объема груза в соответствующей определенной в договоре единице измерения;
- ~ фрахтование на один рейс. В большинстве юрисдикций такого рода перевозка отождествляется с конкретным договором перевозки грузов, сторонами которого выступает законный владелец судна и фрахтователь. По такому договору владелец судна предоставляет всю его вместимость или некоторые части для единоразовой перевозки. В свою очередь, собственник судна обязуется доставить груз в установленный пункт. Собственник отвечает за содержание судна, а фрахтователь отвечает за непредвиденную порчу, или же за недостачу;
- ~ фрахтование на время (тайм-чартер, бербоут чартер, димайз чартер). Тайм-чартер регулирует арендные отношения. В правовом смысле о фрахтовании как о предоставлении части вместимости судна в данном случае речи не идет.

После оформления договора тайм-чартера, собственник судна передает свой корабль фрахтователю, предоставляя ему права использования в целях осуществления предпринимательской деятельности. В соглашении прописывается срок, после истечения которого сторона должна будет

вернуть объект собственнику. В свою очередь, на фрахтователя возлагается обязанность по внесению стоимости фрахта, включая оплату аренды за корабль и оказанные экипажем услуги.

Бербоут-чартер предполагает возложение ответственности на фрахтовщика за фрахт. Предусматривается передача правомочия владения и пользования судном или несколькими судами, без услуг персонала, в целях перевозки определённого объекта или для достижения иных целей, требующих использования корабля на море. Но в отношении и тайм-чартера и бербоут-чартер речь идет именно о существовании отношений аренды. Поэтому по таким договорам транспортное средство поступает в хозяйственное господство фрахтователя, в то время как фрахтовщик, по общему правилу, теряет в соответствии с условиями договора право владения и пользования данным объектом.

На это обращается внимание в судебной практике. Так, К.А. инициировал иски в отношении ООО «Залив Николая», вытекающие из договора фрахтования судна без экипажа. Ответчик по истечении срока договора не вернул судно и не оплатил фрахт, размер которого в соответствии с договором составил 720 000 рублей.

Досудебное урегулирование спора не возымело результата – ответ на направленное стороной истца претензионное письмо получен не был. Истцом были заявлены требования о возврате судна «YANMAR DE35», 1989 года постройки, строительный идентификационный номер JP-ML1T0308541C и уплате суммы фрахта, а также компенсации причиненных убытков. В свою очередь, ответчик обратился в суд с требованиями о признании договора недействительным. Суд первой инстанции удовлетворил требования истца частично и отказал в удовлетворении требований ответчика. Судом было установлено нарушение фрахтователем условий по оплате фрахта и своевременному возврату арендованного имущества судовладельцу.

Отказывая в удовлетворении встречных требований о признании договора бербоут-чартер недействительным, суд первой инстанции исходил

из того, что моторное судно, являющееся предметом спорного договора, фактически передано судовладельцем фрахтователю 01.06.2018, сделка совершена с согласия единственного участника Общества, использовалось фрахтователем в хозяйственной деятельности и до настоящего времени находится у ООО «Залив Николая». Не установив при этом совокупности условий, требуемых для признания сделки недействительной по признакам ее мнимости, как и фальсификации доказательств, суд не усмотрел оснований для удовлетворения встречного иска ООО «Залив Николая». С такими выводами согласился и суд кассационной инстанции [25].

Юридическое значение в рамках договора тайм-чартера имеет период времени, когда объект находился в фактическом и юридическом пользовании лица. Судом было установлено, что между ответчиком (судовладелец) и истцом (фрахтователь) был заключен договор фрахтования судна на время с предоставлением услуг по его управлению и эксплуатации. Фрахтователем судна после его фактического возвращения судовладельцу были оплачены во исполнение судебного акта оказанные третьим лицом услуги по ледокольной проводке судна по договору по цене 4 124 243 рубля, включая цену услуги по ледокольной проводке.

Претензия фрахтователя о возврате взысканных с него денежных средств оставлена судовладельцем без удовлетворения. Суд первой и апелляционной инстанций отнесли к категории выгодоприобретателя по договору судовладельца, что послужило основанием вынесения решения в пользу истца о возврате судовладельцем суммы неосновательного обогащения. Но с этим выводом не согласилась уже кассационная инстанция.

Руководствуясь правилом о том, что действующее в чужом интересе лицо должно уведомить заинтересованное лицо о своих действиях, не ожидая их окончания, ВС РФ направил дело на новое рассмотрение. Вынося соответствующее решение, суд положил в его основу тот факт, что договор заключался от имени истца, выгодоприобретателем также был именно истец.

Это и послужило основанием для отмены вынесенных по делу судебных актов [26].

На основе близких критериев возможна дифференциация договора фрахтования в пределах внутреннего водного транспорта на основе соответствующего кодифицированного акта. Несмотря на то, что по смыслу КВВТ РФ, фрахтование рассматривается как вид перевозки, анализ документа позволяет выделить договор фрахтования для перевозки груза с предоставлением всего или части судна (ст. 67 КВВТ РФ) и договор фрахтования для перевозки пассажира - предоставление определенных помещений судна (ст. 97 КВВТ РФ). Кроме того, существует договор аренды судна с услугами экипажа и без таких услуг, в отношении, в отличие от Кодекса торгового мореплавания, которого термин «чартер» не используется [34, с. 167].

Тем самым, выделяются различные критерии для классификации договоров фрахтования. Сюда можно отнести и правовую природу договора, и его регулирование соответствующим транспортным уставом или кодексом, критерий распределения прав между фрахтователем и судовладельцем, урегулирования потерь и рисков.

По результатам проведенного в первой главе исследования были сформулированы следующие выводы:

- ~ договор фрахтования (ст. 787 ГК РФ) относится к группе договоров перевозки, входя в систему транспортных обязательств. Ключевой признак данного договора связан именно с предоставлением вместимости транспорта для достижения конкретной цели, связанной с перевозкой. Поэтому данный договор следует отнести к группе транспортных договоров;
- ~ ключевое отличие фрахтования от фрахтования на время состоит в том, что арендодатель (в отличие от фрахтователя) распоряжается своим имуществом посредством его предоставления во временное владение и пользование другому лицу, соответственно,

получающего над ним в период действия договора хозяйственное господство. Именно в силу вышеназванных признаков, связанных с утратой хозяйственного господства в рамках отношений, связанных с арендой, и его сохранения в рамках фрахтования (в отличие от фрахтования на время), правовая природа договора, предусмотренного ст. 787 ГК РФ, не может быть сведена к аренде;

~ полагаем, что предоставление вместимости или внутренней вместимости транспорта в качестве услуги требует разграничения с предоставлением транспортного средства в аренду (в данном случае, ни о какой вместимости речи не идет – предоставляется весь транспорт безотносительно цели его использования). Именно цель может быть эффективно использована для разграничения между собой договора аренды транспортного средства и договора фрахтования, поскольку она может быть не связана с осуществлением перевозки или даже перевозок вообще. Поступая в распоряжение арендатора, транспортное средство может использоваться для обеспечения собственной мобильности, перемещения пассажиров в пространстве;

~ в основе регулирования договора фрахтования лежат положения ГК РФ, определяющие юридическую природу такого соглашения как транспортного обязательства, и отсылающего в вопросе заключения договора и его формы к отдельным транспортным уставам и кодексам. Для договора фрахтования проблемой выступает наличие противоречий между ГК РФ и специальным законодательством, регламентирующим отдельные виды транспортных обязательств. Отличия усматриваются с точки зрения используемой терминологии, юридической техники предоставления нормативного материала, определения размера и оснований ответственности, юридического статуса пассажира, перечня прав и обязанностей сторон и пр. Эти положения требуют унификации на предмет

обеспечения единообразного правового регулирования договора фрахтования различными видами транспорта.

Глава 2 Содержание договорного обязательства и исполнение договора фрахтования

2.1 Существенные условия договора фрахтования

Поскольку фрахтование делится на собственно договор фрахтования и договор фрахтование на время, то и существенные условия в отношении обеих категорий соглашений отличаются. Чартер отличается от тайм-чартера следующими свойствами:

- ~ плата взимается за расстояние, а не за время;
- ~ по договору аренды передается индивидуально-определенная вещь [2, с. 123].

Перечень существенных условий договора предусматривает достижение сторонами соглашения о разновидности используемого транспорта (с указанием его наименования и параметров – индивидуализирующих признаков), о маршруте движения, логистических решениях, месте подачи объекта, о перевозимых лицах, о цене оказываемой услуги и продолжительности перевозки.

В отношении договора аренды транспорта с экипажем существенными условиями является предмет, но по поводу его содержания единства мнений в научной среде не достигнуто.

Иногда в качестве предмета называют само средство транспорта, в качестве которого стороны свободны избрать всякое средство передвижения, относящееся в силу законодательства к категории транспорта [7, с. 45]. Это означает, что в качестве предмета договора аренды рассматривается арендуемый объект транспорта. Иногда предмет подвергают расширительному толкованию. Тогда в подобном качестве рассматривается

предоставление арендатору транспортного средства и оказание услуг по управлению и его технической эксплуатации [17, с. 26]. Иногда дополняется он и условием, касающимся порядка расчета арендной платы [15, с. 16].

Нужно понимать, что поскольку фрахтование на время с точки зрения юридической природы опосредует арендные отношения, то предметом договора является достижение соглашения по поводу арендуемого объекта, то есть средства передвижения, обладающего определенными идентифицирующими его характеристиками и параметрами. Также, перечень существенных условий по договору фрахтования на время может быть свободной волей сторон дополнен условиями о сроке, прочими необходимыми и важными для заключения соглашения с точки зрения сторон условиями.

Для договора фрахтования (ст. 787 ГК РФ), в отличие от аренды транспорта с экипажем, предмет договора будет иным. Это связано с тем, что в данном случае между сторонами договора существуют отношения, связанные не с арендой, а с перевозкой. По договору фрахтователю за плату предоставляется вместимость транспортного средства, транспортных средств или его (их) части для осуществления рейсов в рамках перевозки.

Существенные условия соглашения прописаны в гражданском законодательстве по поводу перевозки. Важно подчеркнуть отсутствие у фрахтователя правомочий в части транспортного средства, поскольку получение вместимости транспортного средства не влечет возникновение правомочий по владению и пользованию данным объектом.

В науке существенные условия договора фрахтования сводят не к доставке объекта, а к предоставлению всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов. Несмотря на то, что договор классической перевозки и договор фрахтования роднит между собой направленность на изменение положения объекта в пространстве, инструмент достижения цели в рамках фрахтования

принципиально иной - речь идет о предоставлении вместимости транспортного средства.

Учитывая, что отношения, связанные с фрахтованием, урегулированы отдельными актами – транспортными уставами и кодексами, перечень их существенных условий может несколько отличаться между собой. Ст. 120 КТМ относится к числу таковых «наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименования места погрузки груза и места назначения или направления судна» [22]. Стороны правоотношений вправе могут прописать в документе отдельные субсидиарные условия, например, оговорки о применимом праве, особенностях досудебной процедуры разрешения спора.

Если же говорить о бербоут-чартере и тайм-чартере, то здесь перечень существенных условий уже другой. Например, в силу ст. 213 КТМ «в бербоут-чартере должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера».

Для тайм-чартера в силу ст.200 КТМ «должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера».

Применительно к фрахтованию на время, перечень существенных условий также может отличаться с учетом типа транспорта. Например, договор фрахтования на время воздушного судна (ст. 104.1 ВК РФ), требует достижения соглашения по таким условиям, как «наименования сторон, обязанность арендатора по организации наземной обработки багажа, грузов и почты, порядок возмещения расходов сторон в случае досрочного расторжения договора аренды воздушного судна с экипажем и иные условия,

которые не противоречат законодательству Российской Федерации и которые стороны признали существенными» (п. 2 ст. 104.1 ВК РФ) [8].

УАТ называет в числе существенных условий тип предоставляемого транспортного средства, маршрут и место его подачи, определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых оно предоставляется, сроки выполнения перевозки, размер платы за пользование транспортным средством, порядок допуска пассажиров для перевозки. Чтобы договор был признан заключенным, требуется достижение соглашения по всем названным условиям.

Но прежде всего, предметом договора фрахтования (не фрахтования на время) выступает предоставление определенной (полной или частичной) вместимости транспортного средства. Важно понимать, что даже фрахтование всего судна не трансформирует правоотношения сторон в арендные. Например, фрахтователем решением Арбитражного суда было названо ФГУП «Почта России», зафрахтовавшее два воздушных судна с определенными указанными в соглашении параметрами для перевозки почты [37].

Примечательно, что отношения сторон также рассматривается как основанные на договоре фрахтования и тогда, когда во фрахт предоставляются судна с экипажем. Например, в качестве предмета договора между сторонами - двумя авиакомпаниями - было согласовано предоставление во фрахт воздушных судов конкретного наименования и характеристик и одного судна в резерв на основе согласованной программы перевозки. Обязанность по загрузке судов выполнялась в силу договора фрахтователем [39].

Иногда предмет договора рассматривается еще более широко. Тогда, например, туда могут быть включены выполнение некоторых дополнительных работ или предоставление услуг, к примеру, связанных с авиационным обслуживанием.

Подобные противоречия, вызванные смешением предмета договора фрахтования, обусловлены существованием ст. 632 ГК РФ, где аренда транспорта с экипажем названа фрахтованием на время. Поэтому нечеткость в определении предмета договора фрахтования встречается в судебной практике.

К примеру, суды иногда оставляют без внимания тот аспект, что договор фрахтования, предусмотренный ст. 787 ГК РФ, регулирует именно осуществление перевозки.

Так, суд трактовал отношения как вытекающие из договора фрахтования несмотря на то, что предметом договора было названо выполнение полетов в интересах заказчика, притом, что какие – то детали перевозки не были предусмотрены [38].

Ту же ошибку совершает и суд, отнеся к предмету договора фрахтования выполнение авиационных работ по аэрогеофизической съемке [35]. Транспорт в виде воздушного суда в рамках отношений сторон вообще не предполагался к осуществлению перевозки, что свидетельствовало о том, что направленность договора на осуществление перевозки отсутствовала вовсе. Однако все это не помешало судам в обоих случаях оценить отношения сторон как основывающиеся на договоре фрахтования. В судебных актах также приводились указания на ст. 787 ГК РФ. Полагаем, что подобное решение со стороны правоприменителя было, очевидно, ошибочным.

Встречаются и ошибки противоположного характера, когда отношениям, направленным на перевозку, суд отказывал в признании урегулированными ст. 787 ГК РФ.

Так, подобная ситуация имеет место в случае, когда билет был куплен работодателем – юридическим лицом, для своего сотрудника для опрвления его в командировку. Например, в науке отмечается, что распространены ситуации, когда в таких случаях суды отказывают в применении нормы о договоре фрахтования, руководствуясь тем, что ст. 787 ГК РФ, при

определении порядка заключения договора фрахтования и его формы, отсылает к положениям специальных транспортных уставов и кодексов [49, с. 10]. Полагаем, что само по себе отсутствие в гражданском законодательстве указаний в части заключения и формы договора фрахтования не может быть препятствием для регулирования такого рода отношений данным договором, предусмотренным в ст. 787 ГК РФ.

В данном случае для того, чтобы признать отношения вытекающими из ст. 787 ГК РФ, требуется, чтобы им была присуща специальная цель в виде предоставления вместимости объекта; оплата специальным субъектом, а не самим пассажиром. То, что услуга по перевозке будет предоставлена физическому лицу - пассажиру, не должно препятствовать оценке такого рода правоотношения как вытекающих из договора фрахтования. Но при этом, важно то, что пассажир не будет являться ни фрахтователем, ни стороной правоотношений.

Тем самым, по вопросу о существенных условиях договора фрахтования можно сделать следующие выводы.

Поскольку фрахтование делится на собственно договор фрахтования и фрахтование на время, то и существенные условия в отношении обеих категорий соглашений отличаются. В отношении договора аренды транспорта с экипажем (ст. 632 ГК РФ) существенными условиями является его предмет. Поскольку фрахтование на время с точки зрения юридической природы опосредует арендные отношения, то его предметом являются достижение соглашения по поводу арендуемого объекта, то есть средства передвижения, обладающего определенными идентифицирующими его характеристиками и параметрами. Но прежде всего, предметом договора фрахтования (не фрахтования на время) выступает предоставление определенной (полной или частичной) вместимости транспортного средства.

Собственный перечень существенных условий предусмотрен большинством транспортных уставов и кодексов применительно к договорам

фрахтования на время. Ключевые отличия в перечне существенных условий predeterminedены особенностями фрахтования и фрахтования на время.

Предмет договора фрахтования (ст. 787 ГК РФ) сводится к предоставлению всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов.

Собственно осуществление перевозки на предоставленной вместимости судна может сочетаться и с иной деятельностью, составляющей предмет фрахтования, например, осуществлением авиационных работ. Но для того, чтобы сущность и природа отношений, вытекающих из фрахтования, не вступала в противоречие с содержанием ст. 787 ГК РФ, такие виды работ должны дополнять, а не подменять, выполнение обязанности по осуществлению перевозки, поскольку именно предоставление вместимости для осуществления перевозки лежит в основе договора фрахтования.

Важно обратить внимание на следующее. Несмотря на то, что договор классической перевозки и договор фрахтования роднит между собой направленность на изменение положения перемещаемого объекта или пассажира в пространстве, инструмент достижения цели в рамках фрахтования принципиально иной - речь идет о предоставлении вместимости транспортного средства. Поэтому, полагаем, что следует исключить из текста ст. 632 указание на то, что это «фрахтование на время», что позволит избежать подмены терминологии.

2.2 Права и обязанности сторон по договору фрахтования

Сторонами по договору фрахтования выступают фрахтовщик и фрахтователь. Первый – есть собственник или иной законный владелец транспортного средства, предоставляющий его вместимость для целей перевозки. Фрахтователь – есть вторая сторона по договору чартера, которая приобретает на возмездной основе у фрахтовщика вместимость

транспортного средства, осуществляющего рейс, для достижения целей конкретной перевозки (перевозок).

На практике, договор фрахтования возможен в рамках приобретения вместимости в отношении всякого вида транспорта. Учитывая значительное разнообразие транспортных правоотношений, многообразие видов транспорта, фрахтователем может выступать как гражданин, так и юридическое лицо. Не исключено заключение договора фрахтования для собственной перевозки (ярким примером в таком случае будет фрахтование легковой такси [43, с. 54]), также и для осуществления перемещения в пространстве пассажиров и багажа в формате заключения туроператором договора воздушного чартера.

По своему содержанию права, обязанности и ответственность сторон данного договора отличаются достаточно детально между собой в зависимости от типа регламентирующих их транспортных уставов или кодексов. Безусловно, есть принципиально общие права и обязанности, присущие любым типам отношений по фрахтованию безотносительно типа используемого транспорта.

Основная обязанность фрахтовщика связана с предоставлением под погрузку или посадку исправного транспортного средства, соответствующего идентифицирующим его критериям и в пределах договоренности о сроках такой подачи. Однако в пределах данной обязанности отличия будут достаточно существенными.

Так, особенности воздушного транспорта требуют от фрахтовщика осуществления всей предполетной подготовки судна. Применительно к транспорту морскому тот же субъект готовит судно к мореходному состоянию, комплектует команду, которая будет выполнять обязанности в ходе передвижения. В зависимости от содержания договорённостей сторон, на фрахтовщика также может возлагаться обязанность осуществления погрузки.

Но основная обязанность фрахтовщика в любом случае связана с осуществлением доставки объекта в заранее согласованное место назначения в соответствии со сроком перевозки, а также сохранение груза или пассажира в безопасности.

Что касается фрахтователя, то, учитывая возмездную природу данного договора, его основная обязанность предполагает оплату за проведение перевозки. Нарушение срока предоставления транспортного средства предполагает наделение фрахтователя правом на отказ от соглашения. Несет он определенные обязанности и в части груза, который должен быть затарен и упакован в соответствии с правилами и положениями договора.

Основания и размер ответственности сторон предусматриваются законом, а также договором. Фрахтовщик несет ответственность за порчу, недостачу либо утрату груза, багажа, за просрочку доставки, за непредоставление транспортных средств для перевозки, за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Ответственность фрахтователя за причинение вреда жизни или здоровью пассажира является деликтной [23, с. 225].

Далее, все остальные обязанности, размер ответственности, как и ее основания, отличаются с учетом используемого типа транспорта. Последовательно рассмотрим их.

Например, УАТ определяет, что фрахтователем может быть 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.

Фрахтовщиком в силу закона может быть юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору обязанность предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов [46].

Если говорить о фрахтовании применительно к услугам легкового такси, то долгое время в качестве фрахтовщика рассматривалось прежде всего юридическое лицо, в организации которого работают водители. В данном случае гражданин, заказывающий такси, с точки зрения характера договорных отношений будет выступать фрахтователем, но по тексту законодательства он также именуется пассажиром, да и в целом, вместимость автомобиля предоставляется именно ему, он определяет маршрут следования, получая услугу. Водитель, по общему правилу, будет выполнять обязанности от лица фрахтовщика, но фрахтовщиком в рамках отношений он являться не будет. О наличии у него полномочий можно было делать вывод в соответствии с содержанием ст. 182 ГК РФ, поскольку его полномочия явно видны из характера обстановки.

Но если организатор услуг такси был профессиональным участником рынка, нанимал водителей на основе гражданского договора, то последние рассматривались как обладающие самостоятельным правовым статусом.

В таком случае юридическое лицо будет оказывать содействие процессу обслуживания, собирать и распределять заказы, а сам водитель будет являться фрахтовщиком со всеми вытекающими последствиями с точки зрения прав, обязанностей и несения ответственности. Но поскольку такой водитель осуществляет на постоянной основе деятельность, направленную на систематическое извлечение прибыли, то он должен получить статус индивидуального предпринимателя со всеми вытекающими обязанностями.

Но в настоящее время такая форма работы такси используется редко. Рынок услуг функционирует в условиях существования агрегаторов – служб заказа такси. Это потребовало уточнений в вопросе прав и обязанностей участников договора заказа легкого такси.

С принятием закона от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – Закон о такси), некоторые вопросы, касающиеся договора фрахтования легкового такси, получили уточнение [47].

В частности, на сегодняшний день, отношения, вытекающие из заказа легкого такси, рассматриваются как основанные на договоре фрахтования, по которому одна сторона – фрахтователь, осуществляет заказ такси (и одновременно, может быть его пассажиром, а может и не являться таковым, если заказ имеет место в отношении другого лица), а другая сторона – фрахтовщик, оказывает услугу по предоставлению вместимости транспортного средства на основе публичного договора. Дополнительным участником отношений стала служба заказа легкового такси - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, получающий и распределяющий заказы. Вопрос в части прав, обязанностей и ответственности сторон (в особенности, характера и пределов ответственности службы заказа такси), требует скорейшего осмысления.

Например, в силу ч. 2 ст. 34 УАТ, фрахтовщик, не представивший транспорт в срок, несет обязанность уплатить фрахтователю штраф, составляющий двадцать процентов платы, установленной за пользование соответствующим транспортным средством. Вторая сторона, в свою очередь, в подобном случае, может заявлять требования о компенсации причиненных ей убытков. В свою очередь, отказ фрахтователя от предоставленного транспорта также влечет возложение обязанности уплатить штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за пользование этим транспортным средством (размер может быть скорректирован договором).

Если для непредоставления транспортного средства у фрахтователя имели уважительные причины, такие как неисправность, авария, перекрытие движения по той или иной магистрали, то последний должен либо предоставить другой аналогичный транспорт, или вернуть уплаченную сумму по договору.

Если со стороны фрахтовщика были нарушены правила перевозки пассажиров и багажа легковым такси и перевозок пассажиров и багажа по заказу, то он подлежит привлечению к административной ответственности.

При перевозках пассажиров и багажа легковым такси фрахтовщик обязан подать исправное транспортное средство. Маршрут движения выбирает фрахтователь. Если фрахтователь не определил этот аспект, то маршрут перевозки устанавливает водитель, учитывая расстояние и время перевозки.

В ст. 32 УАТ рассмотрены случаи одностороннего отказа фрахтовщика от исполнения договора, что является допустимым исключением из общих правил о расторжении договора. В частности, отказ возможен на случай простоя, в ситуации ожидания фрахтователя в пути следования выше согласованного времени или суммы оплаты. Отказ производится в устной форме, что не исключается законом, поскольку сам договор фрахтования также заключен в устной форме.

Права, обязанности и ответственность сторон по договору морского фрахтования имеют свои особенности.

Как уже отмечалось, договор фрахтования судна на время именуется тайм-чартером [22]. В правовом смысле о фрахтовании как о предоставлении части вместимости судна в данном случае речи не идет.

Но и бербоут-чартер также опосредует отношения сторон, обладающие арендной природой. И те и другие не прослеживают значимых отличий: если в первом случае судовладелец не принимает вообще никакого участия в комплектовании экипажа судна, то во втором экипаж, ранее подчинявшийся судовладельцу, переходит во всех отношениях, в том числе и с точки зрения подчинения, на службу к фрахтователю. Но в любом случае, речь идет о правоотношениях, связанных с передачей имущества во временное владение и пользование.

Безусловно, самостоятельная правовая природа и договора фрахтования судна на время (тайм-чартер) и договора фрахтования судна без

экипажа (бербоут-чартер) обуславливает применение к регулированию прав и обязанностей сторон гл. 34 ГК РФ, посвященной аренде. Предмет регулирования таких правоотношений осложнен иностранным элементом, поэтому правила в части прав и обязанностей сторон могут отличаться в зависимости от принадлежности морского порта к той или иной юрисдикции [12].

Собственно, отношения, связанные с фрахтованием (где речь идет об отношениях перевозки, а не аренды), урегулированы в ст. 115 КТМ. Давая определения понятию, законодатель именует сторону договора фрахтователем, а также именуется фрахтом и платой за перевозку. Но данная статья регулирует два типа отношений, поскольку в силу ч. 2 ст. 115 КТМ, договор может быть заключен как с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер); так и без оно. Однако не вполне ясно, почему в отношении морского транспорта законодатель в данном случае отказался от понятия фрахтовщик.

Перевозчик должен обеспечить мореходное состояние судна до выхода в море, обеспечить его квалифицированным профессиональным составом, позволяющим выполнять поставленные задачи. Если в соглашении сторон прописано конкретное судно, подлежащее использованию, то перевозчик не вправе без отдельного на то согласия фрахтователя предоставить ему другое. Но если техническая необходимость перевозки груза на ином судне возникла уже в море, то правило о согласии фрахтователя на замену судна уже не будет действовать – фрахтовщик вправе разрешить этот вопрос по собственному усмотрению.

Большое внимание законодатель уделяет вопросу определения порта погрузки. Перевозчик должен подать груз строго в порт, указанный в договоре. Если фрахтователь не определил порт погрузки, или определил небезопасный порт, то перевозчик может отказаться от выполнения обязанностей и заявить требования о компенсации убытков. Требования к

безопасности порта должны отвечать условиям навигации, политической обстановке, санитарным правилам, прочим специальным условиям.

Действуют требования, касающиеся размещения груза на судне. Груз надлежит размещению фрахтовщиком в соответствие с планом, определенном капитаном судна. Важная обязанность, которую несет перевозчик, связана с соблюдением сроков доставки груза. Одновременно, перевозчик должен заботиться о его сохранности. Судовладелец должен указать грузоподъемность судна, притом, что несоблюдение данной обязанности может повлечь от грузовладельца компенсации убытков, например, ввиду невозможности погрузки.

Еще одно отличие чартера в части обязанностей перевозчика также связано с тем, что последний не имеет право пользоваться судном для иных перевозок, если по поводу этого аспекта не было достигнуто отдельное соглашение с фрахтователем.

Возмездный характер договора влечет возложение на фрахтователя обязанности уплатить провозную плату — фрахт. Зачастую фрахт определяется ставкой на единицу груза, либо же за единицу объема грузовых помещений судна. Вопрос о времени оплаты по договору регулируется сторонами. Может предусматриваться внесение платы до момента отправления судна, либо по истечении времени после подписания коносамента.

Закон регулирует и сроки погрузки. В КТМ использованы понятия «сталийное» и «контрсталийное» время. Первое есть срок для предъявления судна под погрузку без дополнительных платежей. Контрсталийное время начинает течь по истечении сталийного времени. За погрузку в этот период уже взимается плата. Конкретная продолжительность обоих временных промежутков может быть урегулирована договором, а если этот вопрос оставлен без внимания сторонами, то будут действовать обычаи, сложившиеся в конкретном порту.

Если фрахтователь не уложился в контрсталийное время, например, не успел загрузить весь груз на борт, то перевозчик может отправиться в плавание, сохранив свое право на получение фрахта в полном объеме (несмотря на не перевозку всего объема груза). В свою очередь, фрахтователь, если ему предоставлена вся вместимость судна во фрахт, вправе потребовать отправления судна до момента полной загрузки. Права на получение полного объема фрахта также в подобном случае сохранено за перевозчиком.

Особенности в части прав и обязанностей существуют и в отношении фрахтования на воздушном транспорте. По договору фрахтовщик предоставляет для перевозки на нерегулярном рейсе одно или несколько воздушных судов либо части судна.

Имеются терминологические отличия между договором фрахтования, о котором ведется речь в ст. 787 ГК РФ, и определением договора фрахтования в отношении воздушного транспорта. Так, в ст. 104 Воздушного кодекса не говорится о предоставлении вместимости транспортных средств, так как предполагается предоставление воздушных судов и его части (а не вместимости).

Отсутствует и разграничение понятий «предоставления вместимости» и «закрепление на воздушном судне пассажирского места». Нужно отметить, что вместимость на судне предоставляется пассажиру и при бронировании перевозок [15, с. 18]. В рамках таких правоотношений редко удается четко урегулировать вопрос о сроке, так как график полетов зачастую формируется примерным образом, затем может достаточно существенно корректироваться.

При задержке рейса по вине авиакомпании, заявлять требования о расторжении договора и возмещении убытков может фрахтователь.

На фрахтовщика возлагается обязанность по осуществлению предполетной подготовки судна. Сюда может включаться обширный перечень подготовительной работы, в частности, решение таможенных,

пограничных, санитарных и прочих вопросов. В соответствии с условиями договора, фрахтовщик должен погрузить груз на судно, а невыполнение этой обязанности будет трактоваться как нарушение договорных обязательств.

Фрахтователь несет обязанность по уплате фрахта, который чаще всего увязан со стоимостью часа лета. При этом, цена не является по данному договору его существенным условием, может быть восполнена сторонами уже после заключения договора.

Если по договору чартера предполагается перевозка пассажиров, то перечень идентифицирующих их данных должен быть предоставлен фрахтовщику. Фрахтователь также выполняет обязанность в части предоставления разрешений на ввоз, вывоз и на следование транзитом. Фрахтователь должен, в свою очередь, оперативно и своевременно доводить сведения до пассажиров, касающихся условий перевозки. Перевозка груза традиционно требует возложения обязанности на фрахтователя в части подготовки перевозимого объекта, его маркировке и упаковке.

Ответственность сторон по исследуемому договору урегулирована на основании общих правил гл. 40 ГК РФ. Что касается ответственности фрахтователя, то он возместит убытки фрахтовщику, если по вине первого имел место простой суда, также возлагается на фрахтователя обязанность возместить дополнительные летные часы.

Таким образом, существуют принципиально общие права и обязанности, присущие любым типам отношений по фрахтованию безотносительно типа транспорта. Так, основная обязанность фрахтовщика связана с предоставлением под погрузку или посадку исправного транспортного средства соответствующих идентифицирующих его критериев и в пределах договоренности о сроках такой подачи. Однако в пределах данной обязанности отличия будут достаточно существенными. В зависимости от содержания договорённостей сторон, на фрахтовщика также может возлагаться обязанность осуществления погрузки. Но основная обязанность фрахтовщика в любом случае связана с осуществлением

доставки объекта в заранее согласованное место назначения в соответствии со сроком перевозки, а также сохранение груза или пассажира в безопасности и сохранности.

Что касается фрахтователя, то, учитывая возмездную природу данного договора, его основная обязанность предполагает оплату за проведение перевозки. Нарушение срока предоставления транспортного средства предполагает наделение фрахтователя правом на отказ от соглашения. Несет он определенные обязанности и в части груза, который должен быть затарен и упакован в соответствии с правилами и положениями договора.

При этом, содержание прав и обязанностей сторон в рамках договора отличается с учетом типа используемого транспорта. В роли фрахтователя может выступать и физическое и юридическое лицо. Фрахтователь может приобретать вместимость транспортного средства, осуществляющего рейс, для выполнения собственной перевозки, либо для перевозки грузов или пассажиров, тогда данный договор будет прослеживать черты соглашения в пользу третьего лица.

2.3 Особенности исполнения договора фрахтования

Важнейший принцип, пронизывающий гражданские правоотношения в целом, звучит как принцип надлежащего исполнения договорных обязательств. Данный постулат, как отмечает профессор М.М. Агарков, находится в опосредующей зависимости от ясности ряда важнейших элементов, без которых обязательство не может считаться надлежащим образом выполненным [1, с. 32]. К таким элементам относятся предмет обязательства, субъекты, участвующие в его исполнении, срок исполнения, назначенное место исполнения и способ исполнения обязательства.

Необходимо заметить, что надлежащее исполнение обязательства требует как строгого следования условиям достигнутой договоренности, так и соблюдение законодательных требований и норм, а также при отсутствии

таких условий и требований, выполнение обычаев делового оборота или иным обычно предъявляемых требований к подобного рода соглашениям. Это актуально и для транспортных договоров, и, в частности, для исследуемого в рамках настоящей работы договора фрахтования.

Соответственно, чтобы считать, что договор фрахтования исполнен, фрахтовщик должен выполнить обязанность в виде предоставления транспортного средства или его части для соответствующей цели. Юридическое значение для признания договора исполненным будет иметь предоставление транспорта, пригодного для данной перевозки, отвечающего всем требованиям к конкретному виду перевозки, прошедшему все предварительные процедуры, а также обеспечивающего перевозку соответствующего груза (если речь идет о перевозке груза).

В части перевозок отдельным видом транспорта, для признания обязательства надлежащим образом исполненным, нужно строго следовать специальным правилам.

Например, в силу Постановления Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (далее - Правила перевозок грузов), пригодными признаются средства транспорта и контейнеры, которые, согласно договору, отвечают требованиям к назначению, типу и грузоподъемности, имеют необходимое дополнительное оборудование на транспорте [31].

Как отмечается в судебной практике, в таком случае фрахтователь может отказаться от исполнения договора. Если нарушение условий договора имело место со стороны фрахтователя и выразилось в непредоставлении груза, то заявить требования о возмещении убытков может фрахтовщик. Однако, заявляя соответствующие требования, фрахтовщик должен доказать подачу транспортного средства, пригодного для фрахтования заявленного груза. По данному же спору, именно со стороны фрахтовщика было допущено нарушение в части предоставления средства транспорта, чьи конструктивные параметры исключали возможность безопасной

транспортировки груза с учетом его параметров, так как размер груза в силу заявки составлял 20,5 м., а грузовая платформа по длине была равна 18 м.

Исходя из этого, суд пришел к выводу о необходимости возложения на фрахтовщика ответственности в виде штрафа в размере двадцати процентов платы, что соответствовало доли провозной платы по договору [32].

Аналогично, если нарушения имели место со стороны фрахтователя и выразились в непредоставлении груза к перевозке или предоставлении груза в ненадлежащем состоянии с точки зрения тары и упаковки, с нарушением стандартов безопасности перевозки того или иного груза, или с нарушением его массы, согласованной стороны, на компенсацию убытков и выплату штрафа может претендовать уже фрахтовщик. Размер штрафа, установленный, например, в п. 2 ст. 35 УАТ, также равен двадцати процентам от размера платы за пользование средством транспорта.

Свои правила, касающиеся исполнения обязательств, существуют и в отношении иных видов транспорта.

Например, на морском транспорте фрахтовщик должен предоставить судно мореходного состояния. Если согласованы конкретные параметры судна, то перегрузка груза требует согласия фрахтователя, кроме случаев технической нужды. Надлежащее выполнение обязательства требует подачи груза в соответствующий указанный в договоре порт погрузки. Особые требования установлены ст. 127 КТМ, где указано, что «фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае, если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту». Подобное регулирование обеспечивает баланс интересов сторон, не создавая очевидных неудобств ни для одной стороны.

Важным применительно к морскому фрахтованию является соблюдение требований в части срока исполнения обязательства. Если судно подано с нарушением срока, то такое исполнение не будет признано надлежащим – фрахтователь вправе отказаться от договора в одностороннем порядке. Одновременно, требуется соблюдение стальнойного времени, которое может быть урегулировано как соглашением сторон, так и обычаями порта.

При невыполнении условий в части срока погрузки сторона может претендовать на взыскание демерджа - платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрстальнойного времени (демередж), которая также рассчитывается по ставкам, прописанным в договоре или же в силу обычаев конкретного порта. Если ставки не урегулированы ни тем, ни другим, то сторона вправе требовать взыскания затрат на содержание команды и судна, которые она несла в период простоя.

Например, Постановлением Арбитражного суда было рассмотрено требование судовладельца о взыскании демереджа, бонуса за крепление и раскрепление груза по договору морской перевозки. Иск был основан на том, что судно находилось под разгрузкой за пределами установленного стальнойного времени по причинам, не зависящим от судовладельца. Суд нашел основания для удовлетворения требований, так как фрахтователю не удалось доказать, что расчет контрстальнойного времени при погрузке, сделанный судовладельцем, не соответствует договору и закону; не было подтверждено также и наличие оснований, освобождающих от оплаты демереджа; оплата бонуса производится совместно с фрахтом [29].

Особые правила действуют и в части исполнения договора фрахтования легковым такси. В силу ч. 4 ст. 31 УАТ «фрахтовщик вправе отказать в предоставлении легкового такси для перевозки пассажиров и багажа в случае, если предлагаемый фрахтователем маршрут или поведение фрахтователя может создавать угрозу безопасности водителя».

Может «фрахтовщик отказаться от исполнения договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа в случае простоя

легкового такси, связанного с ожиданием фрахтователя при остановке в пути следования по его требованию свыше согласованного сторонами времени или свыше оплаченного фрахтователем времени. При невозможности проезда легковым такси до пункта назначения по не зависящим от фрахтовщика причинам фрахтователь оплачивает стоимость пользования легковым такси до момента прекращения поездки». Невыполнение требований постановления Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» относительно упаковки багажа и ручной клади также позволяют фрахтовщику отказать в их провозе.

Ограниченность данной работы с точки зрения объема не позволила рассмотреть особенности исполнения применительно к каждому виду транспорта. Однако в качестве общего вывода здесь можно отметить, что в основе надлежащего исполнения договора фрахтования, по общему правилу, лежит соблюдение норм законодательства и подзаконных актов, регулирующих фрахтование на определенном виде транспорта. Речь идет о специальных правилах перевозки, выполнении административных требований, требований безопасности, санитарных норм и правил.

Кроме того, необходимо строгое следование условиям договора фрахтования, касающихся условий о средстве транспорта, его конструктивных особенностях и его соответствии перевозимому объекту. Наряду с этим, необходимо выполнение требований в части сроков исполнения обязательства, сроков погрузки и разгрузки, которые могут быть урегулированы как договором, так законодательством или санкционированным законом обычаями. Ненадлежащее исполнение договора фрахтования или его неисполнение может служить основанием для одностороннего отказа и (или) заявления требований о возмещении ущерба в виде штрафа (размер зависит от типа транспорта), компенсации убытков.

По результатам проведенного во второй главе исследования были сформулированы следующие выводы:

- ~ в отношении договора аренды транспортного средства с экипажем существенными условиями является его предмет. Поскольку фрахтование на время с точки зрения юридической природы опосредует арендные отношения, то его предметом являются достижение соглашения по поводу арендуемого объекта, то есть средства передвижения, обладающего определенными идентифицирующими его характеристиками и параметрами. Но прежде всего, предметом договора фрахтования (не фрахтования на время) выступает предоставление определенной (полной или частичной) вместимости транспортного средства. Существенные условия отличаются в зависимости от типа транспорта. Важно понимать, что даже фрахтование всего судна не трансформирует правоотношения сторон в арендные;
- ~ осуществление перевозки на предоставленной вместимости судна может сочетаться и с иной деятельностью, составляющей предмет фрахтования. Но для того, чтобы сущность и природа отношений, вытекающих из фрахтования, не вступала в противоречие с содержанием ст. 787 ГК РФ, такие виды работ должны дополнять, а не подменять, выполнение обязанности по осуществлению перевозки;
- ~ несмотря на то, что договор перевозки и договор фрахтования роднит между собой направленность на изменение положения объекта в пространстве, инструмент достижения цели в рамках фрахтования принципиально иной - речь идет о предоставлении вместимости транспортного средства, разграничения между собой договоров фрахтования и аренды транспортного средства без экипажа.

Глава 3 Актуальные проблемы правового регулирования договора фрахтования и пути дальнейшего совершенствования законодательства

3.1 Актуальные проблемы правового регулирования договора фрахтования

Проблематика правового регулирования договора фрахтования включает в себя общие и специальные проблемы. Первые касаются сложившейся концептуальной неопределённости договора фрахтования применительно к его сущности и содержанию. Кроме того, нельзя не отметить существование пробелов, коллизий, спорных или ошибочных юридических решений, в отношении договоров, заключаемых в рамках отдельных видов транспорта. Эти вопросы составляют специальные проблемы, присущие договору фрахтования.

Несмотря на пристальное внимание представителей научного сообщества к проблеме исследуемого договора, вплоть до сегодняшнего дня не удалось дать однозначный ответ на вопрос относительно его правовой природы. Существование в гражданском кодексе договора фрахтования одновременно с договором фрахтования на время обуславливает не унифицированность правоприменения.

Нет единообразия и по поводу договоров фрахтования применительно к каждому виду транспорта. И если Устав железнодорожного транспорта вообще не называет такую договорную конструкцию, как договор фрахтования (что, однако, не приводит к полному отсутствию таких отношений на железной дороге), то, например, применительно к морским перевозкам термин «фрахтование» используется и для тайм-чартера, и для бербоут-чартера, в отношении которых КТМ РФ определяет их природу как договора аренды. Близкие проблемы прослеживаются и в иных уставах и кодексах.

Нет однозначного ответа и на вопрос относительно юридической природы автомобильных перевозок на основании договора фрахтования. Несмотря на то, что с точки зрения гражданского законодательства, отношения сторон, урегулированные ст. 787 ГК РФ, опосредованы выполнением обязательства по перевозке, для отдельных видов транспорта требуется уточнение.

Такие известные ученые, как Е.В. Вавилин, А.Г. Калпин, относят фрахтование к перевозке, ориентируясь на то, что право владения судном на период перевозки сохраняется за фрахтовщиком [18]. Однако Ю.Н. Игнатова находит аргументы к тому, чтобы рассматривать фрахтование как тип аренды [16, с. 5].

Встречаются и иные позиции. Например, с точки зрения А.А. Старцевой, есть основания для приравнивания фрахтования и договора на оказание услуг [41, с. 10]. В.В. Долинская рассматривает исследуемый договор как занимающий промежуточное положение между договорами перевозки и договором на передачу имущества [14, с. 9].

Е.А. Суханов обоснованно усматривал отличия чартера от иных обязательств, опосредующих перевозку [9, с. 65]. В основе этих отличий лежит двойственность фрахтования, который, будучи договором, опосредующим перевозку, осложняется условием о временном пользовании конкретным объектом транспорта или частью его вместимости. Поэтому автор считает возможным выделить особый способ фрахтования, который может быть назван «арендным».

Но в аспекте разграничения собственно фрахтования и фрахтования на время, важно не допустить смешения договоров с точки зрения критерия их направленности. Как представляется, именно направленность способна наиболее полно и четко разграничить соглашения между собой. Использование вместимости транспортного средства в случае с фрахтованием не является целью, ради которой заключается данное соглашение – транспорт используется лишь постольку, поскольку он

обеспечивает перемещение в пространстве по согласованному маршруту. Арендуя же тот же транспорт, арендатор преследует цель получить объект во временное владение и пользование для использования по своему усмотрению. В данном случае цели использования транспорта носят неявный, неконкретизированный характер. В силу позиции законодателя, разместившего договор фрахтования в гл. 40 ГК РФ, данное соглашение относится к группе обязательств перевозки.

Стоит обратить внимание на расхождения, которые существуют в части видов фрахтования в аспекте их договорного регулирования.

Так, КВВТ РФ в п. 4 ст. 67 раскрывает понятие договора фрахтования иначе: договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования).

Близкие формулировки берет за основу законодатель при формулировании п. 2 ст. 115 КТМ РФ, устанавливая, что договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) или без такого условия.

В некоторых случаях наблюдается терминологическое отождествление фрахтования с договором аренды, как это можно наблюдать в случае фрахтования судна на время с экипажем. По данному договору, судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Подобные формулировки обуславливают совпадение предмета договора фрахтования судна на время с предметом договора аренды транспортного средства с экипажем.

Например, по спору между владельцем судна и фрахтователем – организацией рыбохозяйства, был оформлен договор фрахтования судна с экипажем, в рамках которого первый предоставлял второму в возмездное

пользование, согласованное судно для ведения рыболовецкого промысла [24].

Осмысления требует и аспект, связанный с оценкой отношений, вытекающих из договора фрахтования, как регулярных или же иррегулярных. Ученые отмечают, что этот вопрос не имеет однозначного решения. Несмотря на то, что традиционные представления предполагают рассмотрение договора фрахтования как опосредующего нерегулярные перевозки, четкости по данному вопросу в законе нет [43, с. 54].

Нет оснований и для того, чтобы сделать вывод о том, что всякий договор фрахтования опосредует только нерегулярные перевозки. Например, М.И. Рублевский отмечает: «при регулярных рейсах также возможен чартер, если фрахтуется, вся или часть вместимости грузовых ёмкостей воздушного судна, в то время как в пассажирском салоне размещаются пассажиры, заключившие договор перевозки с перевозчиком, который одновременно является фрахтовщиком по договору чартера» [40, с. 96]. Более того, применительно к воздушному транспорту осуществление чартерных рейсов зачастую имеет место по регулярному расписанию. Нет и каких-то запретов в части права фрахтовщика согласовывать расписание с фрахтователем. Однако именно в рамках данной договорной формы, фрахтовщик вправе видоизменить расписание, не согласовывая это с фрахтователем.

Так, в качестве примера данного отступления отмечается практика работы сервиса перевозок по требованию «По пути». Пользователь может вызвать к остановке «маршрутку». Поэтому признак регулярности перевозок (а именно, его отсутствие) не может рассматриваться как обязательный в части фрахтования.

Требует определенного научного и практического осмысления вопрос относительно природы перевозок такси, которые традиционно рассматриваются как осуществляемые в рамках договора фрахтования. Исследователями дискутируются перспективы такого решения, как дифференциация видов перевозок такси в зависимости от лежащей в их

основе договорной формы: договор перевозки пассажира и багажа и, собственно, фрахтование [43, с. 49].

УАТ делит все перевозки пассажиров на такие виды, как регулярное транспортное сообщение, перевозки по заказам и перевозки легковыми такси. Однако вызывают сомнения критерии такой дифференциации, которые являются неунифицированными.

Известный исследователь в области транспортных обязательств С.Ю. Морозов, выделяет два классификационных критерия для транспортных обязательств: признак регулярности и вид используемого транспортного средства [23, с. 229]. Деление обязательств должно предполагать выделение группы регулярных и иррегулярных перевозок на автотранспорте. В свою очередь, внутри группы нерегулярных перевозок уже могут быть выделены перевозки по заказам и перевозки легковыми такси.

Но отличия между двумя названными видами четко в УАТ не прописываются. Некоторая ясность есть только применительно к форме договора, а также к вопросу по поводу отнесения фрахтование легкового такси к разновидности публичного договора. Стоит заметить, что признак публичности, как известно, в значительной степени влияет на полномочия стороны, предоставляющей услугу, на этапе заключения договора, но не сказываются на юридической природе самого отношений. С точки зрения формы договора перевозки легковым такси, договор может быть заключен в устной форме. Для перевозки по заказам требуется соблюдение условий о письменной форме соглашения. Основные отличия между этими типами договоров касаются аспекта отказа от исполнения договора или его изменения (в их основе лежит требование к той же форме внесения изменений в договор).

Пункт 4 ст. 27 УАТ предписывает заключение договора фрахтования в форме заказа-наряда. Тем самым, в основе отличий между договором перевозки легковым такси и договором перевозки по заказам лежат

особенности формы договора, с точки зрения же особенностей юридической природы и того и другого, единообразия мнений в науке нет.

Как отмечено в п. 3 ст. 31 УАТ, перевозка легковым такси требует осуществления заказа. Закон о такси приводит понятие заказа легкового такси как «обращение, содержащее информацию о намерении заключить публичный договор фрахтования легкового такси» [47]. Подобное же регулирование имеет место в случае акцепта публичной оферты. Но заказ лежит в основе процедуры заключения договора, а не его юридической сущности.

Деятельность по перевозке пассажиров и багажа за плату легковым автомобилем может осуществляться по договорам перевозки легковым такси и перевозки пассажиров и багажа по заказу. Но в первом случае также потребуется включение в реестр перевозчиков на уровне субъекта [47]. Следует дифференцировать регулярные перевозки легковым транспортом и такси по такому критерию, как маршрут и расписание, которые применительно к первым не подлежат согласованию с пассажиром.

Нерегулярные перевозки (к которым относится и фрахтование), представляют собой перевозки, по которым время отправления и прибытия, а также маршрут следования, согласовывается сторонами на момент заключения соглашения. Поэтому даже определение маршрута следования его согласование между сторонами – не переводит перевозку из категории нерегулярных в регулярные.

В Определении ВС РФ от 13 июля 2023 г. было обращено внимание на необходимость судов исследовать обстоятельства, связанные со статусом общества как владельца агрегатора информации о товарах (услугах), создающего у потребителя впечатление, что услуга по перевозке пассажиров и багажа легковым такси будет оказана в соответствии с требованиями законодательства РФ, тогда как услуга может быть оказана лицом, не имеющим всех разрешительных документов [27].

В п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ указано, что лицо, к которому обращается клиент для заключения договора перевозки пассажиров и багажа, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети Интернет, переписка сторон и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение о том, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом [30].

Таким образом, в аспекте разграничения договоров фрахтования и фрахтования на время, важно не допустить смешение договоров с точки зрения критерия их направленности. Именно направленность способна наиболее полно и четко разграничить их между собой. Использование вместимости транспортного средства в случае с фрахтованием не является целью, ради которой заключается данное соглашение – транспорт используется лишь постольку, поскольку он обеспечивает перемещение в пространстве по согласованному маршруту. Арендуя же тот же транспорт, арендатор преследует цель получить объект во временное владение и пользование для использования по своему усмотрению. В данном случае цели использования транспорта носят неконкретизированный характер. В силу позиции законодателя, разместившего договор фрахтования в гл. 40 ГК РФ, данное соглашение относится к группе обязательств по перевозке.

Заказчик такси может считать своим контрагентом как агрегатора такси, так и перевозчика. Фигура фрахтователя может быть идентифицирована на основе акцепта оферты агрегатора и посадки в автомобиль. Основная проблема связана с тем, что вплоть до сегодняшнего дня представителям научного сообщества не удалось дать однозначный ответ на вопрос относительно правовой природы такого соглашения. Как представляется, именно направленность соглашения способна выступать в качестве критерия дифференциации.

3.2 Пути дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего договор фрахтования

На сегодняшний день наиболее остро стоят вопросы оптимизации модели правового регулирования договора фрахтования на автомобильном транспорте. В этой сфере существуют отношения, связанные с работой системы грузового такси по заказам, которые законом не урегулированы вовсе. Кроме того, не определен юридический статус службы заказа такси и договора с ее участием. В целом, необходимо дать ответ на вопрос, какую правовую роль выполняют агрегаторы такси: ограничивается ли их роль только передачей информации или же они являются самостоятельными участниками договора фрахтования. На этот счет в науке выдвигается несколько противоположных концепций.

Например, в силу предлагаемой некоторыми учеными оригинальной концепции, роль службы заказа такси отождествляется с выполнением обязанности агента пассажира [48, с. 29]. Однако с точки зрения права, служба заказа такси вообще не состоит в отношениях с пассажиром, кроме тех, что дает ему возможность получить доступные данные и осуществить действия в приложении. Все прочие действия лишь касаются организации перевозки. Тот факт, что между пассажиром и службой заказа нет отдельного обязательства, обуславливает отсутствие ответственности субъектов друг перед другом.

В силу еще одной позиции, служба такси наделяется по договору статусом фрахтовщика [6, с. 73]. Пункт 2 ст. 2 Закона о такси наделяет службу заказа статусом единого центра координации отношений сторон. И если руководствоваться таким подходом, то служба заказа такси передает информацию о пассажире, выступая гарантом и одновременно фрахтовщиком в отношениях с пассажиром. Но такой подход не учитывает особенности юридической конструкции договора фрахтования, где выделяется в качестве отдельных субъектов фрахтовщик и фрахтователь, а

также пассажир, в отношении которого должно быть осуществлено исполнение [4, с. 6].

Но М.А. Бажина полагает, что фрахтователем обязательно должен быть отдельный субъект, который приобрел вместимость транспорта для цели проведения перевозки. Поэтому, в силу такой позиции, получателем услуги непременно должен быть пассажир, а не фрахтователь [6, с. 73]. В свою очередь, это дает возможность прийти к выводу о том, что служба заказа такси выполняет роль фрахтователя, получая вместимость транспортного средства для перевозки пассажира. К сторонам договора относятся перевозчик – такси, выступающий фрахтовщиком и служба заказа такси в качестве фрахтователя. Однако, полагаем, что такая модель является распространенной, но не обязательной, так как фрахтователь и пассажир могут совпасть в одном лице.

Закон о такси выделил самостоятельную договорную форму - договор службы заказа легкового такси, в силу которого ясно, что последняя выполняет роль посредника между «потенциальным» фрахтователем и «потенциальным» фрахтовщиком для того, чтобы создать условия для оформления публичного договора. Исходя из этого, в науке отмечается принципиальная допустимость ограничения пределов ответственности службы такси, при условии, сервис будет оказывать исключительно услуги сопутствующего характера [3, с. 23].

Как представляется, статус службы заказа легкового такси может быть сведен к деятельности транспортной организации - участника организационных правоотношений. Содержание оказываемой услуги состоит в приеме заказа, его передаче на основе упорядоченных правил распределения заказа, обеспечении подачи транспорта под посадку, осуществлении информационного сопровождения отношений сторон, движения денежных средств. Из всего названного, можно сделать вывод о том, что отношения, складывающиеся между фрахтователем (по данному

договору он также является пассажиром) и службой такси требуют отдельного договорного регулирования.

Если в отношениях перевозчика и службы заказа в силу ст. 20 Закона о такси все достаточно ясно – предполагается оформление договора службы заказа легкового такси как необходимого условия допуска перевозчика к правоотношениям с участием пассажира, то характер взаимодействия последнего со службой такси нуждается в уточнении. Полагаем, что такие отношения представляют собой гражданско-правовые организационные отношения. С точки зрения природы, они относятся к категории двусторонне обязывающих, порождая обязательство только у службы заказа такси.

Учитывая, что служба заказа такси становится участником правоотношений между сторонами, предлагается установить за ней ответственность на случай невыполнения своих обязанностей в рамках названного соглашения. Речь идет об установлении ответственности за несвоевременную передачу заявки водителю легкового такси служба заказа легкового такси в виде штрафной санкции, поставленной в зависимость с точки зрения размера со стоимостью поездки, а также штрафа за отказ в приеме, непередачу или несвоевременную передачу жалобы фрахтовщику в размере 10% от стоимости поездки. Возможен и вариант в части установления штрафных санкций за завышение стоимости тарифа или повторного получения оплаты по договору, привязанных к периоду задержки выплаты.

Тем самым, в основу договора перевозки пассажиров и багажа легковым такси надлежит положить не наличие или отсутствие заказов, а такое важнейшее свойство, присущее осуществляемой перевозке, как оперативность. Заказ такси, представляющий собой договор фрахтования, осуществляется прежде всего тогда, когда лицо имеет намерение с максимально возможной скоростью достичь места назначения. Поэтому особое значение приобретает выполнение обязанности со стороны фрахтовщика в части быстроты подачи машины. Иначе указанная договорная

форма утрачивает свой смысл и назначения. Этот аспект требует нормативного закрепления как в части установления допустимых сроков исполнения обязанности (которые ввиду значительных географических особенностей могут отличаться от региона к региону), так и в части установления ответственности за нарушение предусмотренных сроков.

Полагаем, что устанавливать сроки подачи автомобилей по заказу следует органам местного самоуправления, что потребует дополнения УАТ положением о том, что «Органы местного самоуправления вправе самостоятельно устанавливать предельный срок подачи легкового такси под посадку, который не может превышать 20 минут с момента приема заявки».

Обязанность по оперативной подаче такси стоит подкрепить ответственностью фрахтовщика за ее невыполнение. Существующей нормы в п. 2 ст. 34 УАТ, предусматривающей ответственность за неподачу такси, недостаточно для адекватного регулирования отношений. Поэтому необходимо дополнить ст. 34 УАТиГНЭТ пунктом о том, что «За несвоевременное предоставление легкового такси под посадку, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф за каждые 15 минут просрочки в размере 5% провозной платы. Фрахтователь вправе взыскать также за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку убытки».

Необходимо также переосмысление видов договоров фрахтования и по УАТ. Здесь договор фрахтования в каком-то роде противопоставлен регулярным перевозкам. В рамках же договоров фрахтования можно выделить два самостоятельных отличающихся друг от друга вида: договор перевозки пассажиров и багажа по заказам (ст. 27 УАТ) и договор перевозки пассажиров и багажа легковыми такси. УАТ требует изменений или путем дополнения гл. 5 «перевозка пассажиров и багажа легковым такси» и грузовыми перевозками или посредством выделения отдельной главы, посвященный этому типу перевозки. Решение законодателя должно быть поставлено в зависимость от глубины различий между типами фрахтования.

По результатам проведенного в третьей главе исследования были сформулированы следующие выводы:

- ~ предлагается установить за службой заказа такси ответственность на случай невыполнения обязанностей в рамках названного соглашения;
- ~ отмечается, что особое значение приобретает выполнение обязанности со стороны фрахтовщика в части оперативности подачи машины. Иначе указанная договорная форма утрачивает свой смысл. Этот аспект требует нормативного закрепления как в части установления допустимых сроков исполнения обязанности (которые ввиду значительных географических особенностей могут отличаться от региона к региону), так и в части установления ответственности за нарушение предусмотренных сроков;
- ~ полагаем, что устанавливая сроки подачи автомобиля по заказу следует органам местного самоуправления, что требует дополнения УАТ положением о том, что «Органы местного самоуправления вправе самостоятельно устанавливать предельный срок подачи легкового такси под посадку, который не может превышать 20 минут с момента приема заявки»;
- ~ обязанность по оперативной подаче такси стоит подкрепить ответственностью фрахтовщика за ее невыполнение. Существующей нормы в п. 2 ст. 34 УАТ, предусматривающей ответственность за неподачу такси, недостаточно. Поэтому необходимо дополнить ст. 34 УАТ положением об ответственности несвоевременное предоставление легкового такси под посадку;
- ~ нуждается в правовом упорядочивании договор фрахтования грузовым такси, например, путем дополнения гл. 5 УАТ данным договором или посредством выделения отдельной главы, посвященной договору фрахтования грузовым такси.

Заключение

Договор фрахтования представляет собой самостоятельную разновидность перевозки, которая с точки зрения своей направленности обеспечивает перемещение грузов, пассажиров и багажа из пункта отправления в пункт назначения. На основе данного соглашения формируется особое обязательство по перевозке, по которому фрахтовщик должен выполнить обязанность предоставить вместимость транспортного средства.

Договор перевозки и договор фрахтования по своей сути представляют две разные договорные конструкции. По договору фрахтования, перевозка грузов и пассажиров, являясь его юридически значимой целью, не составляют существо самого обязательства. Именно поэтому фрахтовщик несет обязанность по предоставлению транспортного средства для достижения данной цели, в отличие от обязательств, возникающих из договора перевозки, существо которых составляет выполнение перевозки объекта или пассажира.

Ключевое отличие же фрахтования от фрахтования на время состоит в том, что фрахтователь по второму договору (в отличие от фрахтователя по первому договору) распоряжается своим имуществом посредством его предоставления во временное владение и пользование другому лицу, соответственно, получающему над ним в период действия договора хозяйственное господство. Это составляет сущность договора фрахтования на время, относящегося к категории договоров аренды. Учитывая предоставление имущества во временное владение, по договору фрахтования на время происходит утрата хозяйственного господства арендодателя на транспортное средство. В рамках же соглашения, предусмотренного ст. 787 ГК РФ, такое хозяйственное господство сохраняется.

Полагаем, что предоставление вместимости или внутренней вместимости транспорта в качестве услуги требует разграничения с предоставлением транспортного средства в аренду (в данном случае, ни о какой вместимости речи не идет – предоставляется весь транспорт безотносительно цели его использования). Именно специфика цели иногда может быть эффективно использована для разграничения между собой договора аренды транспортного средства и фрахтования, поскольку она может быть не связана с осуществлением определенной перевозки или даже перевозок вообще. Поступая в распоряжение арендатора, транспортное средство может использоваться для обеспечения собственной мобильности, перемещения пассажиров в пространстве.

В основе регулирования договора фрахтования лежат положения ГК РФ, определяющие юридическую природу данного соглашения как транспортного обязательства, и отсылающего в вопросе заключения договора и его формы к отдельным транспортным уставам и кодексам. Для договора фрахтования, как, впрочем, и для других транспортных обязательств, серьезной проблемой правового регулирования выступает наличие существенных противоречий между ГК РФ и специальным законодательством, регламентирующим отдельные виды транспортных обязательств. Отличия усматриваются с точки зрения используемой терминологии, юридической техники предоставления нормативного материала, определения размера и оснований ответственности, юридического статуса пассажира и пр. Все эти положения необходимо унифицировать с целью единообразного правового регулирования договора фрахтования различными видами транспортных средств.

В отношении договора аренды транспортного средства с экипажем единственным существенным условием является его предмет. Поскольку фрахтование на время с точки зрения юридической природы опосредует арендные отношения, то его предметом является достижение соглашения по поводу арендуемого объекта, то есть конкретного средства передвижения,

обладающего определенными идентифицирующими его характеристиками и параметрами. Но, в свою очередь, предметом договора фрахтования (но не фрахтования на время) выступает предоставление определенной (полной или частичной) вместимости транспортного средства. Существенные условия отличаются в зависимости от типа транспорта. Важно понимать, что даже заключение договора фрахтования в отношении всего судна (ст. 787 ГК РФ) не трансформирует правоотношения сторон в арендные.

Несмотря на то, что договор перевозки и договор фрахтования роднит между собой направленность на изменение положения объекта в пространстве, инструмент достижения цели в рамках фрахтования принципиально иной - речь идет о предоставлении вместимости транспортного средства, разграничения между собой договоров фрахтования и аренды транспортного средства без экипажа.

Сторонами по договору фрахтования выступают фрахтовщик и фрахтователь. Первый – есть собственник или иной законный владелец транспортного средства. Фрахтователь – есть вторая сторона по договору чартера, которая приобретает на возмездной основе у фрахтовщика вместимость транспортного средства, осуществляющего рейс, для достижения целей конкретной перевозки (перевозок).

На практике, договор фрахтования возможен в рамках приобретения вместимости в отношении всякого вида транспорта. Учитывая значительное разнообразие транспортных правоотношений, многообразие видов транспорта, фрахтователем может выступать как гражданин, так и юридическое лицо. Не исключено заключение договора фрахтования для собственной перевозки (ярким примером в таком случае будет фрахтование легкового такси).

Существуют принципиально общие права и обязанности, присущие любым типам отношений по фрахтованию безотносительно типа транспорта. Так, основная обязанность фрахтовщика связана с предоставлением под погрузку или посадку исправного транспортного средства соответствующих

идентифицирующих его критериев и в пределах договоренности о сроках такой подачи. Однако в пределах данной обязанности отличия будут достаточно существенными. В зависимости от содержания договорённостей сторон, на фрахтовщика также может возлагаться обязанность осуществления погрузки. Но основная обязанность фрахтовщика в любом случае связана с осуществлением доставки объекта в заранее согласованное место назначения в соответствие со сроком перевозки, а также сохранение груза или пассажира в безопасности.

Что касается фрахтователя, то, учитывая возмездную природу данного договора, его основная обязанность предполагает оплату за проведение перевозки. Нарушение срока предоставления транспортного средства предполагает наделение фрахтователя правом на отказ от соглашения. Несет он определенные обязанности и в части груза, который должен быть затарен и упакован в соответствие с правилами и положениями договора.

В основе надлежащего исполнения договора фрахтования лежит соблюдение норм законодательства и подзаконных актов, регулирующих фрахтование на определенном виде транспорта. Речь идет о специальных правилах перевозки, выполнении административных требований, требований безопасности, санитарных норм и правил.

Кроме того, необходимо строгое следование положениям договора фрахтования, касающихся условий о средстве транспорта, его конструктивных особенностях и требованиям о его соответствии перевозимому объекту. Наряду с этим, необходимо выполнение требований в части сроков исполнения обязательства, погрузки и разгрузки, которые могут быть урегулированы как договором, так законодательством или санкционированным законом обычаями. Ненадлежащее исполнение договора фрахтования или его неисполнение может служить основанием для одностороннего отказа и (или) заявления требований о возмещении ущерба в виде штрафа, компенсации убытков.

Особое значение приобретает выполнение обязанности со стороны фрахтовщика в части быстроты подачи средств транспорта. Иначе договор заказа легкового такси просто утрачивает свой смысл, ведь машину заказывают именно для того, чтобы наиболее оперативно доехать в определенное место. Этот аспект требует нормативного закрепления как в части установления допустимых сроков исполнения обязанностей (которые ввиду значительных географических особенностей могут отличаться от местности к местности). В зависимости от протяженности территории муниципального образования, особенностей организации транспортного сообщения, характера дорожного движения, оптимальный срок подачи легкового такси под посадку может отличаться. Поэтому, как представляется, устанавливать сроки подачи автомобиля по заказу следует органам местного самоуправления, что требует дополнения УАТ соответствующим положением. По общему правилу, полагаем, что данный срок должен исчисляться с момента приема заявки и не должен превышать двадцати минут.

Учитывая необходимость обеспечения своевременной подачи средства транспорта, обязанность по оперативной подаче такси стоит подкрепить ответственностью фрахтовщика. Для этого необходимо дополнить ст. 34 УАТ пунктом о том, что «За несвоевременное предоставление легкового такси под посадку, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф за каждые 15 минут просрочки в размере 5% провозной платы. Фрахтователь вправе взыскать также за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку убытки».

Нуждается в упорядочивании и такой вид договора фрахтования, как перевозка пассажиров и багажа грузовым такси, поскольку в действующем законодательстве указанная договорная форма не урегулирована, но применяется на практике. Для этого следует включить договор перевозки пассажиров и багажа грузовым такси в гл. 5 «перевозка пассажиров и багажа

легковым такси» УАТ или же дополнить текст законодательного акта отдельной главой, посвященной этому типу перевозки.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агарков М.М. Гражданское и торговое право: источники, категории, институты, конструкции. Педагогическое наследие. В 3 кн. Книга 2: Учеб. пособие для бакалавриата и магистратуры / М.М. Агарков. М.: Юрайт, 2019. 565 с.
2. Адиятулина Л.И. Воздушная чартерная перевозка пассажира и багажа: гражданско-правовое исследование: диссертация кандидата юридических наук / Л.И. Адиятулина. Казань, 2021. 202 с.
3. Ананьева А.А. Совершенствование правового и индивидуального регулирования работы сервисов заказа услуг такси как одна из мер, направленных на защиту прав пассажиров // Транспортное право. 2020. № 4. С. 23-27.
4. Ананьева А.А. Фрахтование остается вне поля зрения законодателя // Транспортное право. 2014. № 2. С. 6 - 8.
5. Афанасьев В.Г. Организация международных воздушных перевозок: (Перевозки пассажиров и багажа) / В.Г. Афанасьев. – М.: Воздушный транспорт, 1991. С. 10-16.
6. Бажина, М.А. Правовой статус службы такси при организации перевозки пассажиров и багажа легковым такси // Вестник Полоцкого государственного университета. 2024. № 4. С. 73-77.
7. Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации / под ред. Е.В. Вавилина. М.: Статут, 2016. 152 с.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.
9. Герасимов О.А. Частноправовые средства обеспечения эффективности правового регулирования предпринимательства на транспорте // Право и экономика. 2019. № 2. С. 63 – 67.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 08.08.2024, с изм. от 31.10.2024) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 13.12.2024) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.
12. Гришаев С.П., Свит Ю.П., Богачева Т.В. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая // СПС КонсультантПлюс. 2021.
13. Диканова Т.А., Жеребцов А.Н., Бондарев А.И. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2019.
14. Долинская В.В. Транспортные договоры// Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 5-11.
15. Зайцев Е.О. Методологические подходы к исследованию договора фрахтования // Транспортное право. 2021. № 3. С. 15 - 18.
16. Игнатова Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2014. – 194 с.
17. Ильин И.А., Москвичев А.Ю. Особенности договора аренды транспортных средств в Российской Федерации // Транспортное право. 2021. № 1. С. 25 - 28.
18. Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как института морского права: теоретические и практические проблемы: Автореферат диссертации ... доктора юридических наук / А.Г. Калпин. Москва, 1990. 36 с.
19. Кляндин А.Ф. Определение правовой природы и соотношения чартера и фрахтования через сравнительное исследование терминологии // Транспортное право. 2024. № 3. С. 27 - 29.
20. Ковалевская, Н.С. Договор в пользу третьих лиц-граждан: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1988. С. 13.

21. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

22. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

23. Морозов С. Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С. Ю. Морозов. М: Издательство Юрайт, 2025. 322 с.

24. Определение Верховного Суда РФ от 24.01.2022 N 303-ЭС21-26495 по делу № А59-967/2020 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

25. Определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 25.04.2023 № 88-3055/2023 по делу № 2-2377/2022 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

26. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 03.02.2023 № 303-ЭС22-19452 по делу № А24-4414/2021 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

27. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 13.07.2023 № 305-ЭС22-29622 по делу № А40-37711/2022 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

28. Остроумов Н.Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2013. 154 с.

29. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 12.12.2024 № Ф07-15232/2024 по делу № А56-53018/2023 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

30. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре

транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 8. август, 2018.

31. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 52 (Часть II). ст. 8877.

32. Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 11.02.2025 № 07АП-9848/2024 по делу № А45-14990/2024 [Электронный ресурс] // СПС Консультант плюс.

33. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (ред. от 15.09.2020) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 № 10186) // Российская газета. № 225. 10.10.2007.

34. Пурге А.Р. Правовая характеристика договора фрахтования судна // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2018. Т. 10. № 3. С. 167-173.

35. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 29 ноября 2017 г. по делу № А33-24781/2017[Электронный ресурс] // Федеральные арбитражные суды Российской Федерации. Картотека арбитражных дел. URL: <https://ras.arbitr.ru/> (дата обращения 15.02.2025).

36. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 21 мая 2020 г. по делу № А33-1311/2020 [Электронный ресурс] // Федеральные арбитражные суды Российской Федерации. Картотека арбитражных дел. // URL: <https://ras.arbitr.ru/> (дата обращения: 15.02.2025).

37. Решение Арбитражного суда г. Москвы от 22 мая 2020 г. по делу № А40-6193/20-42-51 [Электронный ресурс] // Федеральные арбитражные

суды Российской Федерации. Картотека арбитражных дел. URL: <https://ras.arbitr.ru/> (дата обращения: 25.02.2025).

38. Решение Арбитражного суда Пермского края от 29 апреля 2019 г. по делу № А50-36045/2018 [Электронный ресурс] // Федеральные арбитражные суды Российской Федерации. Картотека арбитражных дел. URL: https://ras.arbitr.ru (дата обращения 15.02.2025).

39. Решение Арбитражного суда Тюменской области от 26 июня 2019 г. № А70-5513/2019 [Электронный ресурс] // Федеральные арбитражные суды Российской Федерации. Картотека арбитражных дел. URL: <https://ras.arbitr.ru/> (дата обращения: 25.02.2025).

40. Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. № 4 (33). С. 96-101.

41. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.А. Старцева. Саратов, 2009. 176 с.

42. Такси-лоукостер или «прокшинобус»: Как в Новой Москве работают маршрутки по требованию [Электронный ресурс] // URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/28342/4488501/> (дата обращения – 28.02.2025)

43. Тощенко В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом. Дисс. канд. юрид. наук / В.В. Тощенко, Ульяновск. 2024. 178 с.

44. Транспортное право: учебник для вузов / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. М: Издательство Юрайт, 2025. 522 с.

45. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст.170.

46. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. ст. 5555.

47. Федеральный закон от 29.12.2022 № 580-ФЗ (ред. от 24.06.2023) «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 02.01.2023. № 1 (часть I), ст. 27.

48. Филимонов Г.В. Применение договора фрахтования при перевозке пассажира железнодорожным транспортом // Транспортное право. 2023. № 3. С. 27 - 30.

49. Филимонов Г.В. Соотношение договора фрахтования (ст. 787 ГК РФ) и фрахтования на время (ст. 632 ГК РФ) // Транспортное право. 2020. № 3. С. 10 - 13.

50. Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского Университета. Юридические науки. 2012. № 2. С. 169 - 174.