документов (проверяются документы, удостоверяющие личность завещателя, в которых указан возраст) и визуально (ведется беседа с завещателем для оценки адекватности его поведения и т.п.). Однако определить дееспособность гражданина, обратившегося за удостоверением завещания, является большой сложностью. Действующее законодательство несовершенно в данной ситуации. Основами законодательства РФ о нотариате вопрос об установлении дееспособности завещателя нотариусом не урегулирован. Предлагается разрешить нотариусу обращаться в медицинские учреждения для получения информации о дееспособности гражданина.

В качестве общего правила завещание исполняется наследниками, указанными в завещании. Также у завещателя есть право поручить назначить исполнителя завещания (душеприказчика). Исполнить завещание может только физическое лицо. Считается, что такое ограничение свободы выбора душеприказчика является лишним. Не совсем ясно, почему завещатель не может избрать в качестве исполнителя последней своей воли некоммерческую организацию, например благотворительный фонд, особенно если исполнение завещания связано с реализацией условия завещания о возложении, т.е. об исполнении действия имущественного или неимущественного характера, направленного на осуществление общепольной цели. Следует, что нужно разрешить наследодателю делать выбор исполнителя завещания из числа физических и юридических лиц. Тем самым расширится принцип свободы завещания. На данный момент завещатель такой возможности не имеет.

Таким образом, законодательство России, регулирующее институт наследования по завещанию, не совершенно. При анализе законодательства были выявлены вышеуказанные проблемы. В целях устранения недостатков законодательства, предложены пути их решения для усовершенствования процесса наследования по завещанию.

1. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)» от 26.11.2001 № 146-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // «Российская газета», № 233, 28.11.2001.
2. Денисова, Ю.Н. К вопросу о правовой сущности наследства // Ю.Н. Денисова // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. – 2014. – № 1 (22). – С. 48-51.
3. Михайлова И.А. Гражданская правосубъектность физических лиц: проблемы законодательства, теории и практики: Монография – М.: Юрист, 2006. – 328 с.
4. Телюкина М.В. Наследственное право: Комментарий Гражданского кодекса Российской Федерации: Учеб.-практ. пособие. – М.: Дело, 2002. – 84 с.

Тихомирова И.Ю.

К вопросу о правовой природе договора фрахтования

*Российский государственный университет правосудия, Крымский филиал
(Россия, Симферополь)*

doi: 10.18411/lj-06-2020-378

idsp: ljournal-06-2020-378

Аннотация

Налаженные и стабильные правоотношения, связанные с осуществлением перевозок, напрямую влияют на темпы развития и масштабы торговых проектов различного уровня. Однако достижение необходимого уровня стабильности и надежности таких правоотношений для контрагентов возможно только при наличии достаточно подробного и эффективного правового регулирования, которое исключало бы пробелы и коллизии в праве. Такое правовое регулирование должно осуществляться комплексно с учетом всей специфики правоотношений в этой сфере и различных уровней правового регулирования, а именно на уровне нормативно-правового

регулирования в национальном прав Российской Федерации, и на уровне международного сотрудничества.

Ключевые слова: договор фрахтования, гражданское право, договор аренды транспортных средств, груз, пассажиры, багаж, экипаж, перевозки.

Abstract

Established and stable legal relations related to the implementation of transport directly affect the pace of development and scale of trade projects at various levels. However, achieving the necessary level of stability and reliability of such legal relations for contractors is possible only if there is a sufficiently detailed and effective legal regulation that would eliminate gaps and conflicts in the law. Such legal regulation should be implemented in a comprehensive manner, taking into account all the specifics of legal relations in this area and various levels of legal regulation, namely, at the level of legal regulation in the national legislation of the Russian Federation, and at the level of international cooperation.

Keywords: charter agreement, civil law, vehicle lease agreement, cargo, passengers, baggage, crew, transportation.

На современном этапе развития хозяйственных отношений в условиях глобализации торговли особую популярность приобретает договор фрахтования как один из способов регулирования транспортно-экономических отношений как между резидентами одного государства, так и в отношениях, осложненных наличием международного контрагента.

Базовое определение договора фрахтования закреплено в Гражданском кодексе Российской Федерации. Так, согласно статье 787 Гражданского кодекса РФ, предметом договора фрахтования является вся или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, груза или багажа за определенную плату.

Положениями Гражданского кодекса РФ не уточнены обязательная форма договора фрахтования, особенности его заключения при использовании различных видов транспорта, и прочие существенные условия, типичные для иных договоров. Данное обстоятельство объясняется тем, что положения, регулирующие порядок заключения, исполнения и расторжения договора фрахтования, закреплены в иных кодексах: Воздушном кодексе РФ, Кодексе торгового мореплавания РФ, Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта №259-ФЗ.

Транспортными кодексами, уставами, а также иными законами Российской Федерации детализируются не только порядок заключения договора фрахтования, а также форма такого договора, но и уточняется само определение указанного договора.

Так, согласно статьи 104 Воздушного кодекса РФ, фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю одно или несколько воздушных судов, либо часть одного воздушного судна, для выполнения одного или нескольких рейсов с целью перевозки пассажиров, груза, багажа, а также почты.

Отличием определения договора фрахтования, приведенного в Воздушном кодексе РФ, от определения, закрепленного Гражданским кодексом РФ, является то, что предметом является не вместимость или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств, но одно или несколько воздушных судов.

Таким образом, в случае, если фрахтователю предоставляется одно или несколько воздушных судов для совершения одного или нескольких рейсов за плату, договор фрахтования по сути приобретает признаки договора аренды, поскольку фрахтовщик передает транспортное средство за плату во временное владение и пользование.

В то же время, в случае предоставления фрахтовщиком части одного или нескольких воздушных судов для перевозки груза, багажа, пассажиров или почты, имеет место договор фрахтования (чартера), поскольку в данном случае фрахтовщиком оказываются услуги по отдельному виду договора перевозки.

Двойственность правовой природы договора фрахтования как договора, имеющего признаки договора аренды транспортного средства и договора перевозки, проявляются не только исходя из норм о договоре фрахтования, закрепленных в Воздушном кодексе РФ, но из смысла норм, установленных иными нормативными актами, регулирующими порядок перевозки грузов, пассажиров и багажа. Так, в соответствии с положениями статьи 115 Кодекса торгового мореплавания РФ, фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части, или определенных помещений судна.

Как следует из положений статей 198, 211 Кодекса торгового мореплавания РФ, фрахтование судна может осуществляться фрахтователем с использованием услуг экипажа (тайм-чартер), и без экипажа (бербоут-чартер). При этом в случаях возникновения морского требования, предусмотренных статьей 389 Кодекса торгового мореплавания РФ, судно может быть арестовано при условии, что судно является зафрахтованным по договору бербоут-чартера, и фрахтователь является ответственным по такому требованию.

Исходя из смысла вышеприведенных норм следует вывод, что при заключении договора фрахтования судна по бербоут-чартеру к фрахтователю частично переходят права и обязанности собственника судна, в частности, обязанность нести ответственность за причинение вреда третьим лицам в результате использования судна, и отвечать по морскому требованию, заявленному указанными лицами. Таким образом, по договору бербоут-чартера фрахтователь осуществляет временное владение и пользование судном, что по объёму содержания прав и обязанностей схоже с предметом договора аренды.

Кроме того, согласно положений статьи 389 Кодекса торгового мореплавания РФ, морское требование в большинстве случаев возникает в связи с эксплуатацией судна, в частности, с дисбурсментскими расходами и портовыми сборами, с причинением ущерба и ремонтом, а также в иных случаях, связанных с содержанием судна. Таким образом, в случае неоплаты фрахтователем указанных платежей, лицо, оказавшее соответствующую услугу, или получившее ущерб, следуя нормам статьи 390 Кодекса торгового мореплавания РФ, заявляет морское требование не собственнику судна, а фрахтователю судна по бербоут-чартеру.

Следовательно, фрахтователь судна по договору бербоут-чартера несет расходы на содержание судна, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией. Данная обязанность по своему содержанию совпадает с обязанностью арендатора по оплате расходов на содержание транспортного средства, предусмотренного статьей 646 Гражданского кодекса РФ.

Мнение о том, что договор фрахтования имеет схожие признаки с договором аренды транспортного средства, высказывают также ученые-правоведы. Согласно позиции О.И. Аксаментова, и А.Ю. Пиджакова, обязанность фрахтовщика предоставить одно или несколько воздушных судов, что предусмотрено статьей 104 Воздушного кодекса РФ, указывает на наличие отношений по аренде транспортного средства, - воздушного судна.

По мнению В.А. Косовской, договор фрахтования судна является разновидностью арендных отношений, в частности, аренды транспортного средства.

Указанные выводы о схожести правовой природы договоров фрахтования и аренды транспортного средства справедливы в случае, если предметом договора фрахтования является судно, а не его часть или ряд помещений в нём.

Так, постановлением Федерального арбитражного суда Центрального округа от 23.01.2012 по делу №Ф10-4304/11 дано разъяснение, что в отличие от договора аренды транспортного средства, фрахтовщик не лишается фактического владения судном, а лишь обязуется использовать во время перевозки его конкретную часть для перевозки груза фрахтователя.

Данная позиция суда кассационной инстанции также нашла отражение в юридической литературе. А.Г. Калпиным были приведены основные отличия договора аренды транспортного средства от договора фрахтования, в частности:

- при осуществлении фрахтования отдельных помещений судна или его части владение судном остаётся за судовладельцем, уполномоченным представителем которого является капитан судна, и не передаётся фрахтователю;
- фрахтовщик принимает на борт судна груз без точного указания посадочных мест или месторасположения; размещение груза, багажа или пассажиров осуществляется не по распоряжению фрахтователя;
- основой взимания фрахта, - провозной платы, - является пройденное расстояние, тогда как арендная плата непосредственно зависит от ценности и свойств самого судна.

Исходя из вышеприведенных аргументов считаем, что при определении правовой природы договора фрахтования и его дальнейшего отнесения к регулированию главой 40 Гражданского кодекса РФ, - «Перевозка», - законодатель в первую очередь исходил из цели данного договора. Нормы, регулирующие аренду транспортного средства, не устанавливают ограничения по цели аренды, в то время как положения о договоре фрахтования, вне зависимости от осуществления фрахтования с экипажем или без такового, всего транспортного средства или его части, указывают, что фрахтование осуществляется для перевозок (грузов, пассажиров, багажа), или для иных целей, связанных, в частности, с торговым мореплаванием.

Таким образом, природа договора фрахтования первоочередно связана с необходимостью регулирования правовых отношений, связанных с перевозкой груза, пассажиров или багажа из одного пункта в другой; при этом наличие у фрахтователя в некоторых случаях прав и обязанностей, схожих с правами и обязанностями арендатора по договору аренды транспортного средства, является особенностью некоторых видов договора фрахтования, а не признаком принадлежности данного вида договора к категории договоров аренды.

1. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ // СПС-Консультант Плюс
2. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 4-ФЗ // СПС Консультант Плюс
3. "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // СПС Консультант Плюс
4. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"// СПС Консультант Плюс
5. Постановление ФАС Центрального округа от 23.01.2012 N Ф10 4304/11// СПС Консультант Плюс.
6. Косовская В. А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. 2002. № 3. С. 16.
7. Пиджаков А. Ю., Аксаментов О. И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. 2004. № 2. С. 19.
8. Юренкова О. С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. №2.