



ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ НАЙМУ (ОРЕНДИ) ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ БЕЗ ЕКІПАЖУ



Борис ГУРНЕВИЧ,
Тернопільський національний
економічний університет,
викладач кафедри правового
регулювання економіки
і правознавства

Пропонована стаття присвячена дослідженню актуальних проблем правового регулювання відносин, які виникають з договору найму (оренди) транспортних засобів без екіпажу з погляду сучасного законодавства України та практики його застосування.

Договір найму (оренди) є одним із традиційних видів цивільно-правових договорів, який широко використовується як у підприємницькій, так і в інших сферах діяльності. Як зазначає В. А. Васильєва, окремі види договорів оренди у Цивільному кодексі України виокремлено не на основі певного єдиного кваліфікаційного критерію, а здебільшого залежно від виду майна, яке надають в оренду [2; с. 344]. Власне, тому факт, що угода найму (оренди) транспортних засобів є окремим параграфом глави 58 ЦК України, свідчить про особливість предмета цього документа. Але водночас у вказаній главі ЦК немає окремого пункту щодо регулювання оренди транспортного засобу без екіпажу. Зокрема, п. 2 ст. 798 ЦК передбачає найм транспортного засобу з екіпажем (тайм-чартер).

Лише в Кодексі торговельного мореплавства (КТМ) наявний поділ договору найму транспортного засобу на два види: з екіпажем і без екіпажу [5]. Зокрема, Правила розділу VI глави I КТМ передбачають, що надане фрахтувальнику судно може бути не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер). Як зазначає О. Отрадна, у світовій теорії та практиці близькими до цього поняття за значенням є терміни «дімайз-чартер» і «кок-ню» [2; с. 395].

Дослідженню окремих аспектів договору оренди транспортних засобів присвячені наукові праці таких дослідників, як: Борисова В. І., Спасибо-Фатеева В. Л., Яроцький В. Л., Бірюкова Ю. Ю., Харитонов С. О., Саніахметова І. О., Отрадна О. О., Пушкін А. А., Самойленко В. М., Полянська Г. Н., Прилуцький Л. Н., Хоменко В. М., Вакулович Е. В. Заслужують на увагу наукові роботи Дзери О. В., Луця В. В., Коссака В. М.,

Кузнєцової Н. С., Стефанчука Р. О., Майданика Р. А., Галантича М. К., Васильєвої В. А. тощо.

На практиці застосовувати договір оренди транспортних засобів без екіпажу суб'єктами господарювання України розпочали на початку 90-х років минулого століття. На сьогодні цей вид оренди транспортних засобів посідає значне місце як у підприємницькій, так і в інших сферах діяльності. Саме тому цей договір має право на самостійне існування.

Досліджуючи цю тему, Е. В. Вакулович зазначає, що найм (оренда) транспортного засобу без екіпажу може використовуватися також у структурі договору оренди певного майнового комплексу. На думку науковця, з огляду на тісний технологічний зв'язок транспортних засобів з іншим майном в інфраструктурі майнового комплексу, єдину виробничу цільову спрямованість практично недоцільно виокремлювати оренду транспортних засобів в окрему угоду, а слід вважати її складовою договору оренди майнового комплексу або його структурного підрозділу [10, с. 12]. Така пропозиція слушна, тим більше, зважаючи на те, що в ст. 283 ГК є положення, що об'єктом оренди можуть бути цілісні майнові комплекси, за винятком казенних підприємств, а також цілісні майнові комплекси підприємств, що провадять діяльність, яка є виключною монополією держави (ч. 2 ст. 4 ЗУ «Про оренду державного та комунального майна»).

Відповідно до ст. 759 ЦК основним обов'язком орендодавця є передача наймачеві майна в користування за плату на певний термін. Щодо угоди найму (оренди) транспортного засобу, то таким обов'язком орендодавця є передача транспортного засобу орендарю у тимчасове володіння та користування з метою побутової, виробничої чи комерційної експлуатації з наданням послуг для забезпечення його нормального використання, або без їхнього надання [3, с. 394].

Надання наймодавцем таких послуг обумовлюється безпосередньо в договорі найму і не потребує укладення додаткових договорів про надання послуг. Слід звернути увагу, що попри те, що предметом договору найму буде додаткове надання наймодавцем комплексу послуг, наймач сплачуватиме лише орендну плату (фрахт) [2; с. 395].

Зважаючи, що користування орендованими транспортними засобами є доволі поширеним, актуальним у такому договорі є те, що законодавець

зараховує транспортні засоби до джерел підвищеної небезпеки, тому наймодавець, передаючи транспортні засоби наймачеві, має особливу увагу приділити їх належному технічному стану, що є важливим для експлуатації.

Відповідно це зумовлює потребу орендодавця попередити наймача про особливості й технічні недоліки майна, які йому відомі і які можуть становити загрозу життю, здоров'ю та майну наймача або інших осіб чи призвести до пошкодження самої речі під час користування нею. Хоча ця вимога передбачена ч. 2 ст. 767 ЦК України і стосується загальних обов'язків наймодавця будь-якого майна, але її цілком можна застосувати і до оренди транспортного засобу. Саме тому наймач має перевірити справність транспортного засобу, коли отримує його у користування від наймодавця.

Такі перевірки варто проводити за участю незалежної спеціалізованої організації з технічного обслуговування і ремонту, для отримання експертної оцінки фактичного стану транспортного засобу, що надається в оренду, зокрема, органами ДАІ. Але, на жаль, навіть під час професійного та об'єктивного технічного огляду на сьогодні є певні проблеми, які стають причинами ДТП, а також аварій при експлуатації інших видів транспортних засобів. Аналіз фактичних даних і змісту укладених угод свідчить про те, що справний технічний та експлуатаційний стан транспортного засобу, залежно від його призначення, доволі часто в договорах оренди не вказується, зокрема, і в актах приймання-передавання транспортних засобів. Крім того, сторони в договорі мають передбачити також рівень зношення транспортного засобу. Це питання дуже актуальне, враховуючи, м'яко кажучи, незадовільний, а часом і критичний стан наших автошляхів.

Як наголошує Е. Вакулович, варто для кожної транспортної галузі визначити єдині нормативно-правові критерії (показники) для оцінки експлуатаційного (технічного) стану транспортного засобу, які б значно зменшили витрати в цивільно-правовому обігу оренди транспортних засобів та створили єдині системні, науково обґрунтовані норми з метою уникнення конфліктних ситуацій між сторонами [10; с. 13].

Технічний стан і обладнання транспортних засобів перевіряються на відповідність вимогам законодавства, правилам, нормам і стандартам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони довкілля. В окремих випадках під час експлуатації транспортного засобу може виникнути потреба в його модернізації, модифікації, дообладнанні тощо. Наприклад, замінити сидіння, підключити обігрів у мікроавтобусі, який використовується

наймачем для перевезення пасажирів. У такому разі, як зауважує О. Захарова, діють правила ст. 778 ЦК, згідно з якою наймач може поліпшити річ, яка є предметом договору найму, лише за згодою наймодавця. Правові відносини сторін, пов'язані з покращенням орендованого майна регулюються ст. 778 ЦК України, відповідно до якої у випадку проведення за згодою наймодавця поліпшення орендованого майна наймач має право на відшкодування вартості необхідних витрат або на зарахування їхньої вартості в рахунок плати за користування річчю [3; с. 398]. Отже, згідно зі ст. 801 ЦК витрати, пов'язані з використанням транспортного засобу, покладаються на наймача.

Водночас сторони можуть передбачити в договорі вищий або нижчий рівень можливого зносу транспортного засобу, зокрема, якщо транспортний засіб експлуатується в екстремальних умовах, наприклад, кліматичних, або на автошляхах, стан яких незадовільний, при використанні швидкісних та інших експлуатаційних можливостей транспортного засобу.

Наймач зобов'язаний використовувати орендований транспортний засіб на обумовлених в угоді умовах, а якщо останні в договорі не визначені – відповідно до призначення того або іншого виду транспортного засобу. Зокрема, легкова автівка призначена для перевезення переважно пасажирів та багажу, тому перевезення вантажів вважатиметься нецільовим (не за призначенням) використанням. Крім того, в договорі оренди транспортного засобу для перевезення пасажирів обов'язково повинно бути зазначено граничні межі (кількість) пасажирів, які може перевозити саме цей автомобіль. Саме така норма договору підвищила б відповідальність водіїв за безпеку пасажирів.

Тому доцільно конкретизувати в нормативному порядку і можливості (параметри) використання орендованого транспортного засобу. Це стосується також і використання вантажного автомобіля для перевезення відповідних вантажів (вантаж якої ваги та яких габаритів допустимо перевозити орендарю на орендованому транспортному засобі).

Крім того, не мають використовуватися транспортні засоби, які переобладнані з вантажних, для перевезення пасажирів, що, на жаль, відбувається на практиці. На нашу думку, це насамперед пов'язано з тим, що транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, отож необхідною є система імперативних норм для регулювання відносин щодо належного і, як правило, виключно цільового їх використання.

Можна рекомендувати, щоб в угоді оренди було передбачено надання орендодавцем консультацій щодо технічного обслуговування та експлуатації

транспортного засобу, оскільки транспортний засіб передається за договором оренди без надання послуг з керування та технічного обслуговування, і тому необхідність у таких консультаціях, ймовірно, може постати.

Зокрема, Е. Вакулович пропонує, що орендодавцю слід в договорі оренди транспортного засобу закріпити за собою право здійснювати контроль за забезпеченням майнового збереження транспортного засобу, належною його експлуатацією [10; с. 13]. На нашу думку, того, що ст. 803 ЦК передбачений обов'язок наймача відшкодувати збитки, завдані внаслідок втрати або пошкодження транспортного засобу, цілком достатньо, щоб наймач добросовісно ставився до орендованого майна.

Можуть траплятися випадки, коли орендар приймається на роботу у відповідну транспортну організацію, але фактично отримує транспортний засіб у володіння та користування і незалежно від роботодавця здійснює як господарську, так і технічну експлуатацію транспортного засобу, розраховуючись з роботодавцем, який фактично є орендодавцем, після спливання певних обумовлених термінів. Така практика набула поширення при використанні мікроавтобусів для перевезення пасажирів. В цій ситуації вирішуються питання зберігання транспортних засобів, контролю за його належною технічною та господарською експлуатацією. Але слід зауважити, що така практика може бути способом ухилення від сплати податків (за фактичні орендні договірні послуги).

У цьому контексті правовідносини за договором оренди транспортного засобу без екіпажу відрізняються від правовідносин за договором оренди транспортних засобів з екіпажем. За умовами останнього більшість обов'язків з утримання та технічного обслуговування покладаються на орендодавця. Ці відмінні риси двох видів договору оренди транспортних засобів визначені особливостями кожного з них. При оренді транспортного засобу без екіпажу орендар отримує його в повне володіння та користування, беручи на себе зобов'язання з виконання комплексу необхідних робіт щодо його обслуговування, підтримки в робочому стані та збереження експлуатаційних властивостей.

Отже, цілком логічно, що за угодою оренди транспортних засобів без екіпажу орендар власними силами здійснює управління, господарську та технічну експлуатацію транспортного засобу. У цьому обов'язку орендаря і проявляється головна риса, що формує характер договору оренди транспортного засобу без екіпажу.

Проаналізувавши нормативно-правову базу і наукові дослідження з цього питання, слід зауважити, що, попри значний обсяг нормативного

матеріалу, в правовому регулюванні відносин оренди транспортних засобів є певні недоліки. Зокрема, брак положень в ЦК України, які вказували б на специфіку оренди того або іншого виду транспортного засобу без екіпажу. Тому виникають певні труднощі у випадках локального договірного регулювання відносин сторін договору, а це, своєю чергою, дає підстави стверджувати, що необхідно доповнити чинне законодавство нормами щодо оренди транспортних засобів без екіпажу і розробити методики його застосування на практиці.

Література:

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості ВР України. – 1996. – № 30 – Ст.141.
2. Цивільний Кодекс України. Наук.-практ. коментар. Т. I. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К., 2006.
3. Цивільний Кодекс України. Наук.-практ. коментар. Т. II. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К., 2005.
4. Господарський Кодекс України. Наук.-практ. коментар./За ред. проф. О. І. Харитонової. – Харків, 2007.
5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року // Відомості Верховної Ради. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
6. Про оренду державного та комунального майна: Закон України в редакції Закону № 98/95-ВР від 14 березня 1995 року // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 15. – Ст.99 зі змінами та доповненнями згідно із Законами України станом на 1 квітня 2009 року.
7. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України // Голос України. – 2000. – № 83(2330).
8. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
9. Цивільне право України: Підруч. у двох книгах. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – 2-ге вид. допов. і перероб. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Кн. 2.
10. Вакулович Е. В. Договір оренди транспортних засобів: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спец. 12.00.03. – Національний університет внутрішніх справ. – Харків, 2002. – 20 с. ☐

Колектив «Юридичного журналу» вітає
з Днем народження доктора юридичних наук,
професора, завідувача кафедри правосуддя
Харківського національного університету імені
В. Н. Каразіна, заслуженого юриста України

РУДЕНКА Миколу Васильовича!

Бажаємо Вам творчої наснаги,
здійснення Ваших мрій та втілення
Ваших професійних задумів!