Дата поступления рукописи в редакцию: 03.03.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 23.03.2026 г.
DOI: 10.24412/2224-9133-2026-2-54-60

БЕРМАН Нина Демидовна,
старший преподаватель Высшей школы транспортных систем и технологий,
ФГБОУ ВО Тихоокеанский государственный университет,
e-mail: 000650@togudv.ru

ГАГИНА Ирина Олеговна,
магистрант Высшей школы транспортных систем и технологий,
ФГБОУ ВО Тихоокеанский государственный университет.
e-mail: 2020104610@togudv.ru

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА ФРАХТОВАНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. *Актуальность темы обусловлена стремительным ростом рынка перевозок, где договор фрахтования (чартера) занимает центральное место в организации как регулярных, так и разовых пассажирских и грузовых перевозок. В условиях интенсификации транспортных потоков, развития логистики и цифровизации услуг наблюдается значительное число правовых споров, связанных с некорректным определением правовой природы данного договора, смешением его со смежными договорными конструкциями (перевозки, аренды), а также с пробелами в законодательном регулировании. Проблема усугубляется сложностью применения общих норм Гражданского кодекса РФ и транспортных уставов к многообразию практических ситуаций фрахтования, что ведет к правовой неопределенности и повышает риски для участников оборота. Целью работы является комплексный анализ правовой природы договора фрахтования на автомобильном транспорте, выявление системных проблем в доктринальном понимании и правоприменительной практике, а также разработка практических рекомендаций по оптимизации договорных конструкций и минимизации сопутствующих правовых рисков.*

В результате исследования установлено, что ключевые проблемы связаны с двойственной природой договора, сочетающей элементы перевозки, аренды транспортного средства с экипажем и возмездного оказания услуг; неопределенностью в распределении ответственности за безопасность пассажиров (грузов) между фрахтовщиком и фрахтователем; а также с коллизиями при применении правил о публичном договоре и договоре присоединения.

Ключевые слова: *договор фрахтования, чартер, автомобильные перевозки, фрахтовщик, фрахтователь, аренда транспортного с экипажем, договор перевозки, правовая природа, транспортное законодательство, судебная практика.*

BERMAN Nina Demidovna,
Senior Lecturer, Higher School of Transport Systems and Technologies,
Pacific National University

GAGINA Irina Olegovna,
Master's Student, Higher School of Transport Systems and Technologies,
Pacific National University

LEGAL NATURE AND CHARTER CONTRACT FEATURES FOR ROAD TRANSPORT

Annotation. *The relevance of this topic is due to the rapid growth of the transportation market, where charter contracts occupy a central place in the organization of both regular and one-time passenger and freight transportation. With the intensification of transport flows, the development of logistics, and the digitalization of services, a significant number of legal disputes are observed related to the incorrect definition*

of the legal nature of this contract, its confusion with related contractual structures (transportation, lease), and gaps in legislative regulation. The problem is exacerbated by the complexity of applying the general provisions of the Civil Code of the Russian Federation and transport regulations to the diversity of practical chartering situations, leading to legal uncertainty and increasing risks for participants. The aim of this study is to comprehensively analyze the legal nature of the chartering agreement for road transport, identify systemic problems in doctrinal understanding and law enforcement practice, and develop practical recommendations for optimizing contractual structures and minimizing associated legal risks.

The study found that the key problems are related to the dual nature of the contract, combining elements of transportation, lease of a vehicle with crew, and the provision of services for a fee; uncertainty in the distribution of responsibility for the safety of passengers (cargo) between the charterer and the charterer; As well as conflicts in the application of the rules on public contracts and contracts of adhesion.

Key words: *charter party, charter agreement, automobile transportation, charterer, charterer, lease of transport with crew, contract of carriage, legal nature, transport legislation, judicial practice.*

Введение

Актуальность темы настоящего исследования обусловлена фундаментальной ролью договора фрахтования в современной системе автомобильных перевозок. В условиях роста мобильности населения, развития туристического бизнеса, логистики «последней мили» и электронной коммерции данный договорный институт является ключевым инструментом организации как регулярных (например, корпоративный транспорт, школьные перевозки), так и нерегулярных (туристические, разовые грузовые) перевозок. Однако динамичное развитие рынка опережает законодательную регламентацию, порождая значительные правовые коллизии. На практике распространены случаи некорректной квалификации отношений сторон, что ведет к неправильному применению норм об ответственности, страховом покрытии и разрешению споров. Дополнительную остроту проблеме придает усиление контроля со стороны Ространснадзора в сфере безопасности пассажирских перевозок и увеличение числа судебных разбирательств, связанных с причинением вреда при исполнении договора фрахтования. Таким образом анализ правовой природы данного договора и выработка практических рекомендаций представляют собой насущную научно-прикладную задачу.

Несмотря на общую теоретическую проработку транспортных обязательств, договор фрахтования на автомобильном транспорте остаётся малоизученным в сравнении с иными видами транспорта. Отдельные аспекты фрахтования на видах транспорта (прежде всего, воздушном и морском) освещаются в работах Г.В. Филимонова [1], А.П. Никитиной [2], Д.П. Стригуновой [3]. Однако применительно к автомобильному транспорту, несмотря на его массовость, комплексных исследований, посвященных именно цивилистической характеристике договора фрахтования, его отграничению от смежных конструкций и современным практическим проблемам, явно недостаточно. Динамично изменяющаяся судебная практика и специфика применения общих норм Главы 40 ГК РФ и Устава автомобильного транспорта требуют детального и актуализированного анализа.

Проблема исследования заключается в существующей теоретической неоднозначности и практической путанице при определении правовой природы договора фрахтования на автомобильном транспорте. Это порождает множество спорных ситуаций, связанных с распределением рисков, применением правил о публичности договора, ответственностью за вред, причиненный пассажирам или грузу, а также с налоговыми последствиями.

Целью исследования является комплексный анализ правовой природы договора фрахтования на автомобильном транспорте, выявление его квалифицирующих признаков, отграничение от смежных договоров (аренда, перевозка) и рассмотрение особенностей его правового регулирования.

Методологическая основа исследования базируется на комплексе общенаучных и частно-научных методов, обеспечивающих всесторонность и достоверность анализа правовых явлений.

Основная часть

Правовое регулирование перевозок автомобильным транспортом представляет собой многоуровневую систему, где общие положения Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) детализируются специальными нормами Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (УАТ) [1]. Центральное место в организации нерегулярных перевозок занимает договор фрахтования (чартер), определение которого дается в ст. 787 ГК РФ и ст. 18 УАТ.

Согласно ст. 787 ГК РФ, «по договору фрахтования (чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахто-

вателю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа». Статья выделяет в качестве определяющего признака специфику объекта арендных отношений. В отличие от обычной аренды ТС, здесь объектом выступает не само транспортное средство как имущественный комплекс, а его вместимость (провозная способность), что позволяет провести чёткую границу между чартером и арендой. Как отмечается в комментариях к ГК РФ, исторически договор фрахтования сформировался в морском праве как договор имущественного найма (аренды) судна, однако со временем эволюционировал, приобретая черты перевозочного обязательства. Пункт 2 статьи 787 ГК РФ содержит важнейшую отсылочную норму «порядок заключения договора фрахтования, а также его форма устанавливаются транспортными уставами, кодексами и иными законами». Это положение реализует принцип дифференциации правового регулирования в зависимости от вида транспорта. Данное определение (ст. 787 ГК РФ) позволяет выделить следующие системообразующие признаки договора, определяющие его правовую природу.

Предметом договора является предоставление не услуги по перевозке «как процесса перемещения», а вместимости (мощности) транспортного средства на определенный срок (рейс). Это ключевое отличие от договора перевозки, где результат – доставка груза или пассажира в пункт назначения. Фрахтователь получает в свое распоряжение транспортные ресурсы, которые он может использовать для своих целей (перевозки своих сотрудников, клиентов, грузов).

В качестве сторон договора определяются: фрахтовщик, который является владельцем или оператором транспорта и имеет лицензию на осуществление деятельности, и фрахтователь, которым может быть как физическое, так и юридическое лицо. При этом пассажиры или грузоотправители, которые будут фактически перевозиться, в договоре не участвуют, являясь третьими лицами, в пользу которых заключен договор.

Договор заключается под конкретный рейс или рейсы, что отличает его от долгосрочной аренды. Регулирование УАТ (ст. 18 для грузов, ст. 27 для пассажиров) ориентировано на разовые или несистематические перевозки, что оформляется не сложными многостраничными чартер-партиями (как в море), а упрощенным документом – заказом-нарядом.

В судебной практике этот подход находит подтверждение, суды квалифицируют договор фрахтования на автомобильном транспорте именно как разновидность договора перевозки, а не аренды. Квалифицирующим признаком признается предоставление вместимости для доставки груза или пассажира в пункт назначения, а не передача функций владения автомобилем. На автомобильном транспорте договор фрахтования (чартер) является способом организации разовой перевозки, при котором перевозчик (фрахтовщик) сохраняет полный контроль над транспортным средством и экипажем, предоставляя контрагенту лишь право требовать выполнения рейса.

Проблема определения правовой природы договора фрахтования (чартера) относится к числу наиболее спорных в транспортной юриспруденции. Примечательно, что норма о фрахтовании закреплена именно в главе 40 ГК РФ, посвящённой перевозке. Нет единого подхода к квалификации данного договора, сложность обусловлена двойственной природой отношений: с одной стороны, фрахтователю предоставляется вместимость транспортного средства (элемент, сближающий с арендой), с другой – исключительно для целей перевозки, (цель, характерная для транспортных обязательств). В юридической литературе сложились три основных теоретических подхода.

Сторонники теории арендной природы договора фрахтования исходят из того, что договор фрахтования исторически происходит из института найма судна (морского чартера) и сохраняет ключевые элементы арендных отношений. Фрахтовщик предоставляет фрахтователю не просто услугу по перемещению, а выделяет часть своего имущества (вместимость) в исключительное пользование контрагента на время рейса. Фрахтователь получает возможность контролировать использование предоставленной вместимости, определять, какие грузы или пассажиры будут в ней размещены, и давать указания относительно маршрута (в пределах согласованного), что свидетельствует о наличии элементов владения и пользования, характерных для арендных правоотношений [4]. При фрахтовании на время фрахтовщик (арендодатель) принимает на себя обязательства передать транспортное средство во временное владение и пользование за установленную плату, а также самостоятельно обеспечить управление им и его техническую эксплуатацию. В силу особенностей наименования договора и участвующих в нём сторон возникает проблема разграничения фрахтования и аренды ТС с экипажем (ст. 632 ГК РФ), в обоих договорах транспортное средство не выбывает из обладания собственника (эксплуатирует его экипаж), ответственность за управление сохраняется за владельцем ТС, плата взимается за использование транспортного ресурса.

Сторонники теории перевозочной природы договора фрахтования исходят из системного

толкования гражданского законодательства и целевой направленности договора. Поскольку статья 787 ГК РФ, регулирующая договор фрахтования, помещена в главу 40 «Перевозка» (а не в главу 34 «Аренда»), это позволяет сделать вывод: законодатель намерен квалифицировать фрахтование как разновидность перевозочных отношений, а не арендных. При этом сама норма определяет фрахтование как соглашение, направленное на перемещение грузов, пассажиров и багажа. Главное отличие фрахтования от аренды заключается в целевой направленности договора. В случае аренды заказчик получает транспортное средство для широкого круга задач (эксплуатация как движимого имущества, перевозка собственных грузов, хранение и т. п.). В то же время фрахтование имеет строго определённую цель — обеспечение перевозки, то есть изменение территориального положения объекта. Предмет договора фрахтования носит производный от перевозки характер, предоставление вместимости транспортного средства имеет смысл исключительно в контексте организации перевозки, а потому конечной целью данного правоотношения является именно перемещение груза (пассажиров) в пространстве [5].

Сторонники организационно-посреднического подхода рассматривают договор фрахтования как самостоятельный договорный тип, сочетающий элементы как перевозки, так и аренды, но не сводимый полностью ни к одному из них. Договор фрахтования выполняет организационную функцию по отношению к последующим перевозочным отношениям. Фрахтователь, арендуя (бронируя) вместимость, создает предпосылки для перевозки неопределенного круга лиц или специфических грузов, но сами перевозочные отношения могут возникать уже с третьими лицами (пассажирами, грузоотправителями). На воздушном транспорте эта конструкция выражена наиболее отчетливо, поскольку арендатор (фрахтователь) в течение срока аренды сам заключает договоры воздушной перевозки с третьими лицами (пассажирами или грузоотправителями) и договор фрахтования выполняет обеспечительную функцию по отношению к последующим перевозочным отношениям [6, 7, 8]. На автомобильном транспорте организационная функция проявляется при перевозке по заказу, когда фрахтователь (заказчик) берёт на себя организацию перемещения группы лиц (будь то туристическая группа или сотрудники предприятия). При этом отсутствует необходимость заключения индивидуальных договоров перевозки с каждым пассажиром, т.к. правовые отношения формируются на базе единого договора фрахтования [9, 10]. В случае перевозки пассажиров по договору фрахтования (в частности, при заказных автобусных рейсах) правовая конструкция приобретает признаки договора в пользу третьего лица (ст. 430 ГК РФ). Фрахтователь выступает заказчиком вместимости транспортного средства, тогда как пассажиры (являющиеся третьими лицами) получают право требовать доставки в пункт назначения. При этом пассажир, для перевозки которого заключён договор фрахтования, в соответствии с Уставом автомобильного транспорта признаётся полноценным пассажиром со всем комплексом предусмотренных прав.

Правовое регулирование зависит от вида транспорта: на морском и воздушном транспорте фрахтование тяготеет к арендной модели (тайм-чартер, бербоут-чартер), тогда как на автомобильном – к перевозочной. Это объясняется техническими и экономическими особенностями, поскольку автомобильный транспорт используется преимущественно для разовых, нерегулярных перевозок, где отсутствует необходимость в долгосрочном закреплении транспортных средств за фрахтователем. Автомобильный транспорт как наиболее массовый и доступный вид транспорта характеризуется многообразием форм использования конструкции фрахтования. УАТ РФ предусматривает три основные сферы применения договора фрахтования: перевозка пассажиров и багажа по заказу, перевозка легковым такси и перевозка грузов [11]. Каждый из указанных видов обладает существенной отраслевой спецификой, обусловленной характером перевозимого объекта, порядком заключения договора и особенностями оформления перевозочного процесса.

В правоприменительной практике существует проблема разграничения с регулярными перевозками и перевозками легковыми такси. Регулярные перевозки определяются утверждённым маршрутом, установленными остановками и фиксированным расписанием. Их публичность означает обязанность перевозчика обслуживать каждого пассажира. Перевозки по заказу, напротив, реализуются как разовые мероприятия без привязки к регулярному расписанию. Как отмечается в судебной практике, при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу требуется формирование списка пассажиров и посадка в транспортное средство осуществляется в соответствии с указанными списками, что исключает возможность произвольного изменения круга пассажиров. Регулярные перевозки и перевозки легковым такси являются публичными договорами (ст. 426 ГК РФ): перевозчик не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Перевозка по заказу таким свойством не обладает: фрахтовщик вправе согласовывать условия договора с каждым фрахтователем индивидуально [12].

Перечисленные договорные положения распространяются в полном объёме как на перевозки пассажиров по заказу, так и на услуги легкового такси. Это создает сложности в квалификации на практике, особенно в условиях развития цифровых платформ-агрегаторов, которые могут сочетать признаки различных видов перевозок [13].

Порядок оформления договора фрахтования ТС для перевозки грузов регламентируется статьёй 18 УАТ РФ. Данная конструкция применяется в случаях, когда классический договор перевозки груза (ст. 785 ГК РФ) по тем или иным причинам не может быть использован. Правоприменительная практика выделяет применение фрахтования для перевозки грузов сопровождаемых представителем стороны, отправляющей или получающей груз, и фрахтователь (сопровождающее лицо) самостоятельно обеспечивает сохранность груза в пути, производит его погрузку и выгрузку, а фрахтовщик предоставляет только транспортное средство и услуги по управлению им. Если осуществляется перевозка груза без учета товарно-материальных ценностей (ТМЦ), например вывоз снега, строительного мусора, грунта и иных сыпучих материалов, где отсутствует индивидуально-определенный груз, подлежащий сдаче грузополучателю по товарно-транспортной накладной. Фрахтователь оплачивает предоставленную вместимость транспортного средства (количество рейсов, объем кузова), а не перевозку конкретной партии груза. В случаях, когда организация или ИП перевозят собственные грузы (например, строительные материалы для ремонта собственного офиса, продукцию со склада на производство) и не нуждаются в услугах по экспедированию, договор фрахтования позволяет оформлять отношения с перевозчиком в упрощенном порядке.

В отличие от классической перевозки груза, где обязательным документом выступает транспортная накладная (в бумажной или электронной форме), при перевозке по договору фрахтования применяется упрощённый порядок оформления – вместо накладной используется заказ-наряд на предоставление транспортного средства (Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 N 2200).

Несмотря на то что глава 40 ГК РФ объединяет договор перевозки груза и договор фрахтования как смежные институты, эти договоры имеют принципиальные отличия, требующие учёта при квалификации соответствующих правоотношений. Ключевое различие между рассматриваемыми договорами заключается в предмете обязательства.

В рамках договора перевозки груза (статья 785 ГК РФ) ключевым элементом выступает доставка вверенного груза. Перевозчик, принимая груз от отправителя (независимо от его индивидуализации или определения через родовые признаки), обязуется осуществить его доставку в место назначения и произвести выдачу уполномоченному лицу. Как справедливо отмечается в юридической литературе, договор перевозки груза направлен на перемещение материальных ценностей, которые передаются перевозчику во временное владение на время транспортировки. При этом «перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента его принятия до момента выдачи получателю» (ст. 796 ГК РФ). Груз вверяется перевозчику, что предполагает возникновение у последнего обязательств по обеспечению его сохранности.

Договор фрахтования (ст. 787 ГК РФ) имеет своим предметом предоставление вместимости транспортного средства. Фрахтовщик не принимает груз у фрахтователя, а предоставляет ему возможность использовать провозные способности транспортного средства для перевозки своих грузов или пассажиров. При этом фрахтователь самостоятельно осуществляет погрузку, размещение, крепление и выгрузку груза, а также несет ответственность за его сохранность, если иное не предусмотрено договором. Это фундаментальное различие (при перевозке груз находится во владении и под контролем перевозчика, а при фрахтовании под контролем фрахтователя или его представителя) определяет распределение ответственности за утрату или повреждение груза.

Различия в предмете договора предопределяют и различия в документальном оформлении отношений.

Договор перевозки груза оформляется транспортной накладной. Согласно части 1 статьи 8 УАТ «заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной, составленной грузоотправителем (если иное не предусмотрено договором)». В соответствии с частью 5 статьи 8 УАТ, договор фрахтования допускается оформлять посредством заказа-наряда на предоставление транспортного средства. При фрахтовании товарно-транспортная накладная не составляется, поскольку груз не вверяется перевозчику.

Еще одним критерием разграничения выступает целевая направленность и характер перевозок. Договор перевозки груза может использоваться как для разовых, так и для систематических (регулярных) перевозок. Законодательство не ограничивает применение транспортной накладной в зависимости от регулярности перевозок. Договор фрахтования по своей правовой природе ориентирован преимущественно на

нерегулярные (разовые) перевозки и заключается для выполнения одного или нескольких рейсов, что предполагает отсутствие систематического характера отношений. Применительно к перевозкам пассажиров этот критерий выражен наиболее отчетливо, поскольку перевозки по заказу (фрахтование) противопоставляются регулярным перевозкам, осуществляемым по расписанию. Для грузовых перевозок данный критерий также имеет значение, если стороны осуществляют систематическую перевозку грузов с принятием их перевозчиком, то более адекватной правовой формой будет договор перевозки (или долгосрочный договор об организации перевозок), а не разовые договоры фрахтования.

Наибольшую сложность в теории и практике вызывает разграничение договора фрахтования и договора аренды транспортного средства с экипажем (ст. 632 ГК РФ). Сходство двух договоров заключается в том, что в каждом из них предусмотрено предоставление транспортного средства с экипажем. Однако между ними существуют принципиальные различия. Как следует из содержания 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» [14]. Ключевым здесь является именно временное владение, арендатор получает возможность контролировать использование транспортного средства в течение всего срока аренды. Договор фрахтования (ст. 787 ГК РФ) предоставляет фрахтователю не правомочия владения и пользования транспортным средством, а право требовать выполнения конкретного рейса (рейсов) для перевозки. Фрахтователь не получает транспортное средство в свое владение, не может использовать его по своему усмотрению в перерывах между рейсами, не имеет права давать водителю указания, не связанные с выполнением согласованного рейса. Договор аренды транспортного средства с экипажем основан на принципе повременной оплаты, в то время как договор фрахтования предполагает оплату за конкретную услугу – перевозку (фрахт).

Одним из наиболее значимых изменений последних лет стало законодательное закрепление возможности заключения договора фрахтования в электронной форме. Федеральным законом от 06.03.2022 № 39-ФЗ в Устав автомобильного транспорта были внесены изменения, разрешающие электронный договор фрахтования, электронный заказ и электронную заявку. Формат электронного договора фрахтования утвержден приказом ФНС России от 13.02.2023 № ЕД-7-26/109@. Юридическое значение электронного договора фрахтования приравнивается к письменной форме и является надлежащим доказательством заключения договора, может использоваться для подтверждения расходов в налоговых органах, а также в качестве основания для предъявления претензий и исков.

Заключение

Договор фрахтования обладает сложной правовой природой, сочетающей элементы как аренды, так и перевозки. Однако согласно ГК РФ, целевая направленность договора и сложившаяся судебная практика свидетельствуют о преобладании перевозочной природы. Институт договора фрахтования на автомобильном транспорте показывает высокую адаптивность к современным экономическим условиям и технологическим изменениям, сохраняя при этом свою правовую идентичность как самостоятельный договорный тип, обеспечивающий организацию нерегулярных перевозок пассажиров и грузов.

Список литературы:

[1] Филимонов Г. В. Предмет договора фрахтования: теория и практика // Транспортное право. 2021. № 4. С. 29-32. DOI 10.18572/1812-3937-2021-4-29-32.

[2] Никитина А. П.,. Михайлова А. Д Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71), № 3. С. 380-386.

[3] Стригунова Д. П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. 2012. № 11. С. 71-75.

[4] Ильин И. А., Москвичев А. Ю. Особенности договора аренды транспортных средств в Российской Федерации // Транспортное право. 2021. № 1. С. 25-28. DOI 10.18572/1812-3937-2021-1-25-28.

[5] Фаст О. Ф. Договор фрахтования и перевозка грузов автомобильным транспортом // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2013. № 1(90). С. 90-94.

[6] Ахметьянова З. А., Адиятулина Л. И. О правовой природе воздушного чартера // Транспортное право. 2020. № 1. С. 22-25.

[7] Маркевич Н. В. Гражданско-правовые договоры в области авиационных перевозок: понятие, признаки, классификация // Право и политика. 2020. № 7. С. 35-60. DOI 10.7256/2454-0706.2020.7.33150.

[8] Горяева И. Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и

договора лизинга воздушных судов // Российское право: образование, практика, наука. 2015. № 5(89). С. 40-45.

[9] Тощенко В. В. Место договора фрахтования легкового такси в системе договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом // Транспортное право. 2024. № 1. С. 18-21. DOI 10.18572/1812-3937-2024-1-18-21.

[10] Корнеев А. И. К вопросу об отличии договора фрахтования от договора перевозки // Достижения науки и образования. 2018. № 6(28). С. 84-85.

[11] Ханчукаева Л. А. К вопросу о правовой природе договора фрахтования (чартера) // Устойчивое развитие науки и образования. 2018. № 11. С. 109-115.

[12] Левушкин А. Н. Некоторые аспекты порядка заключения, исполнения и прекращения договоров перевозки автомобильным транспортом // Транспортное право. 2025. № 3. С. 5-11. DOI 10.18572/1812-3937-2025-3-5-11.

[13] Тощенко В. В. Договор об организации фрахтования легкового такси // Юриспруденция: вчера, сегодня, завтра: сборник статей Международной научно-практической конференции, Пенза, 25 сентября 2024 года. С. 88-93.

[14] Молчанов А. А. Постатейный комментарий ко второй части гражданского кодекса Российской Федерации: Научно-практический комментарий. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2024. 628 с.

References:

[1] Filimonov G.V. Subject of the charter contract: theory and practice//Transport law. 2021. № 4. S. 29-32. DOI 10.18572/1812-3937-2021-4-29-32.

[2] Nikitina A.P.,. Mikhailova A.D. Organization of sea transportation under a charter agreement for a sea vessel//Scientific notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Legal sciences. 2019. T. 5 (71), NO. 3. S. 380-386.

[3] Strigunova D.P. Legal regulation of the charter contract//Modern law. 2012. № 11. S. 71-75.

[4] Ilyin I. A., Moskvichev A. Yu. Peculiarities of the lease agreement for vehicles in the Russian Federation//Transport Law. 2021. № 1. S. 25-28. DOI 10.18572/1812-3937-2021-1-25-28.

[5] Fast O.F. Charter Agreement and Carriage of Goods by Road//Bulletin of the Saratov State Law Academy. 2013. № 1(90). S. 90-94.

[6] Akhmetyanova Z. A., Adiyatulina L. I. On the legal nature of an air charter//Transport law. 2020. № 1. S. 22-25.

[7] Markevich N.V. Civil contracts in the field of air transportation: concept, characteristics, classification//Law and policy. 2020. № 7. S. 35-60. DOI 10.7256/2454-0706.2020.7.33150.

[8] Goryaeva I. N. Comparative characteristics of the lease agreement, charter agreement and aircraft lease agreement//Russian law: education, practice, science. 2015. № 5(89). S. 40-45.

[9] V.V. Toshchenko. Place of the contract for chartering a passenger taxi in the system of contracts for the carriage of passengers by road//Transport law. 2024. № 1. S. 18-21. DOI 10.18572/1812-3937-2024-1-18-21.

[10] Korneev A.I. On the difference between the charter contract and the contract of carriage// Achievements of science and education. 2018. № 6(28). S. 84-85.

[11] Khanchukaeva L. A. On the legal nature of the charter agreement//Sustainable development of science and education. 2018. № 11. S. 109-115.

[12] Levushkin A. N. Some aspects of the procedure for conclusion, execution and termination of contracts for transportation by road//Transport law. 2025. № 3. S. 5-11. DOI 10.18572/1812-3937-2025-3-5-11.

[13] Toshchenko V.V. Agreement on the organization of charter of a passenger taxi//Jurisprudence: yesterday, today, tomorrow: collection of articles of the International Scientific and Practical Conference, Penza, September 25, 2024. S. 88-93.

[14] Molchanov A. A. Article-by-article commentary on the second part of the Civil Code of the Russian Federation: Scientific and practical commentary. St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2024. 628 pp.