

34  
А-1

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМЕНИ М. В. ЛОМОНОСОВА

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

---

Э. Д. СОКОЛОВА

На правах рукописи

# ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЫТОВОГО ПРОКАТА

АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ  
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Научный руководитель —  
доцент В. П. ГРИБАНОВ

Москва — 1963

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
И ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ  
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М. В. ЛОМОНОСОВА

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

---

Э. Д. СОКОЛОВА

На правах рукописи

# ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЫТОВОГО ПРОКАТА

АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ  
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва — 1963

Программа КПСС, принятая XXII съездом партии, наметила величайшую перспективу построения коммунистического общества в нашей стране. XXII съезд КПСС указал, что главной экономической задачей данного периода является создание материально-технической базы коммунизма, и на этой основе совершенствование социалистических производственных отношений, постепенно перерастающих в коммунистические отношения. XXII съезд КПСС определил также конкретные пути и формы перехода к коммунистическому принципу распределения. На повестку дня поставлена всемирно-историческая задача — обеспечить в итоге предстоящего двадцатилетия в Советском Союзе самый высокий жизненный уровень населения по сравнению с любой страной капитализма<sup>1</sup>.

Осуществление данной задачи будет происходить: во-первых, путем повышения индивидуальной оплаты по количеству и качеству труда, в сочетании со снижением розничных цен и отменой налогов с населения; во-вторых, путем расширения общественных фондов потребления, предназначенных для удовлетворения потребностей граждан независимо от количества и качества их труда, т. е. бесплатно (образование, лечение, содержание детей в учреждениях и т. д.)<sup>2</sup>.

Общественно-организованное потребление в нашей стране, базируясь на общественной социалистической собственности постепенно, по мере строительства коммунистического общества, все более будет осуществляться за счет общественных фондов потребления. Программа КПСС намечает значительное расширение общественных фондов. Общественно-организованное потребление в условиях социализма выступает в различных формах, в зависимости от характера потребности и предмета потребления. Одной из форм данного вида потребления является бытовой прокат, опосредствуемый определенной совокупностью правовых норм. Вопрос о правовом регулировании бытового проката относится к числу проблем, малоразработанных в науке советского гражданского права. Бытовой прокат, как форма возмездного пользования объектами социалистической собственности получил в последние годы широкое распространение, поэтому изучение правовых норм, регулирующих отношения по прокату,

---

<sup>1</sup> См. Программа КПСС. Издательство Правда, 1961, стр. 91.

<sup>2</sup> Там же.

имеет теоретическое и практическое значение. Усовершенствование правовых норм, регламентирующих отношения по бытовому прокату, будет способствовать дальнейшему расширению этой прогрессивной формы удовлетворения потребностей граждан, а также усилению охраны прокатного фонда страны — социалистической собственности, от разбазаривания.

Эти соображения обусловили выбор темы настоящей работы.

На основе анализа нормативных актов, регулирующих отношения по бытовому прокату, деятельности предприятий бытового проката, а также судебной практики по данной категории дел, в работе сделана попытка дать ряд предложений, направленных на усовершенствование правового регулирования отношений по бытовому прокату.

Диссертация состоит из краткого введения, четырех глав и заключения.

В первой главе диссертации анализируются основные формы удовлетворения потребностей граждан. Та или иная потребность человека может удовлетворяться либо в различных формах индивидуальной собственности на предметы потребления; либо в форме пользования, когда предметы потребления не являются объектами собственности потребителя, а представляются ему лишь во временное пользование для извлечения их полезных свойств; либо с их помощью собственник оказывает потребителю определенные услуги.

В условиях социализма основной экономической формой удовлетворения потребностей человека является личная собственность на предметы потребления. Индивидуальная (личная) собственность при социализме коренным образом отличается от форм индивидуальной собственности, присущих иным общественно-экономическим формациям. В работе подвергнуты критике взгляды некоторых советских экономистов, которые полагают, что личная собственность на предметы потребления известна всем общественно-экономическим формациям. Личная собственность является категорией политической экономики социализма.

Она возникает одновременно с возникновением социалистического способа производства и отличается от иных форм индивидуальной собственности как по источнику возникновения, так и по перспективам своего развития. Автор не разделяет взгляды ученых, которые считают, что источником возникновения личной собственности является труд граждан. Труд граждан является главным мериллом доли, которую гражданин получает от общества при распределении продуктов. Часть общественного продукта переходит к гражданам вообще независимо от того трудятся ли они в социалистическом производстве (льготы, выплаты и т. д.). Представляется более правильным мнение тех авторов, которые рассматривают в качестве основного источника образования личной собственности — организованное распределение части совокупного общественного продукта.

Кроме основного источника образования личной собственности существует и дополнительный источник — труд граждан в подсобном хозяйстве на приусадебном участке, в индивидуальном саду, огороде. Программа КПСС предусматривает дальнейший значительный рост реальных доходов рабочих и служащих. Однако процесс развития личной собственности в период развернутого строительства коммунизма будет сопровождаться, с одной стороны, известным изменением предметного состава личной собственности, с другой стороны — неуклонным ростом общественных фондов потребления.

Во втором параграфе настоящей главы рассматривается бытовой прокат как форма пользования общественными фондами — определенными объектами социалистической собственности. Состоявшийся в июле 1960 года Пленум ЦК КПСС обратил особое внимание на развитие общественных форм использования машин бытового назначения. Пленум указал на необходимость продолжать и в дальнейшем работу по созданию прокатных пунктов бытовой техники, а также по улучшению их деятельности.

В диссертации приводятся фактические данные о развитии проката предметов культурно-бытового и домашнего обихода, музыкально-клавишных инструментов, а также проката легковых автомобилей. На основе анализа этих данных сделано ряд предложений об улучшении системы проката в нашей стране. В частности, предлагается изменить структурный состав прокатного фонда предметов культурно-бытового и домашнего обихода в сторону увеличения удельного веса бытовых машин и организовать систематическое обновление прокатного фонда с учетом спроса населения, что является важнейшим условием обеспечения наилучшего удовлетворения потребностей граждан.

В работе делается вывод о высокой эффективности использования предметов культурно-бытового и домашнего назначения на условиях проката, что создает необходимые предпосылки для систематического снижения прокатной платы. В главе показана специфика проката музыкально-клавишных инструментов. Учитывая значительный спрос населения на музыкально-клавишные инструменты (рояли, пианино), предлагается расширить систему почасового пользования музыкальными инструментами при ателье (пунктах) проката.

Прокат легковых автомобилей завоевал большую популярность среди населения нашей страны. Однако рост парка прокатных автомобилей отстает от возрастающих потребностей граждан. Дальнейшему развитию проката легковых автомобилей препятствует не только недостаточное количество прокатных автомобилей, но и ряд других причин. Для дальнейшего развития проката легковых автомобилей необходимо повсеместно изменить существующую организационную структуру — выделить станции проката в самостоятельные хозяйственные единицы; расширить ремонтную базу проката, усилив контроль за качеством проводимого ремонта; увеличить производство запасных частей; повысить ответственность граждан за

сохранность прокатных автомобилей, ввести обязательное страхование прокатных автомобилей. По мере решения этих задач прокат легковых автомобилей будет расширяться, ярко демонстрируя преимущества этой формы удовлетворения потребностей граждан в передвижении по сравнению с любыми иными формами эксплуатации легкового автомобиля, в том числе и в форме личной собственности.

Бытовой прокат при социализме служит общему делу повышения благосостояния граждан. Он создает возможность для наиболее экономичного использования материальных ценностей, препятствуя их распылению и частичному омертвлению. Благодаря организации и расширению системы бытового проката гражданин имеет возможность за невысокую плату получить во временное пользование необходимые ему предметы бытовой техники и домашнего обихода, не производя больших расходов по приобретению тех же вещей в личную собственность. Прокатная плата за пользование легковым автомобилем, предметами домашнего обихода и т. д. сравнительно невелика, причем, наличие социалистической собственности на предметы, сдаваемые в прокат, создает реальную возможность для систематического ее снижения и в конце-концов для полной ее отмены. Бытовой прокат, как общественная форма удовлетворения потребностей граждан, в большей мере, чем личная собственность на те же предметы потребления, развивает моральные качества человека, строящего коммунистическое общество; прививает чувство коллективизма, воспитывает граждан в духе бережного отношения к общественной социалистической собственности.

Во второй главе дается характеристика бытового проката как разновидности имущественного найма. Во всяком классовом обществе та или иная форма удовлетворения потребностей человека опосредуется определенной совокупностью правовых норм. Удовлетворение потребностей граждан в форме пользования определенными материальными ценностями в зависимости от природы предмета потребления регламентируется разнообразными институтами советского гражданского права.

В работе раскрываются общие закономерности, свойственные правовому регламентированию разнообразных форм пользования гражданами материальными ценностями. Автор отмечает характерные признаки имущественного найма и проводит отграничение данного правового института от других правовых институтов, также опосредствующих переход материальных ценностей в фактическое владение пользователя. Применение в законодательстве и практике терминов аренда, прокат при найме определенного вида имущества свидетельствует о наличии в советском гражданском праве отдельных разновидностей договора имущественного найма. К сожалению, имущественный наем, как правило, изучается в общем плане. Однако, только дифференцированный подход к изучению общественных отношений, возникающих при предоставлении во временное пользование определенного вида имущества за плату, позволяет вскрыть

специфику их правового регулирования, чем и создаются условия для его дальнейшего усовершенствования.

Бытовым прокатом называются общественные отношения, возникающие между соответствующими социалистическими организациями и гражданами по предоставлению последним во временное пользование за плату определенных предметов культурно-бытового и домашнего обихода, спортивного инвентаря, легкового автомобиля и другого имущества, являющегося объектом социалистической собственности. Основные черты имущественного найма: временное, возмездное пользование имуществом, свойственны и данной группе общественных отношений. Поэтому отношения по бытовому прокату рассматриваются в пределах единого института имущественного найма. Отношения по бытовому прокату регулируются как нормами Основ гражданского законодательства и ГК союзных республик об имущественном найме, так и специальными нормативными актами, отражающими специфику данного вида общественных отношений. В отличие от норм ст. 53 Основ гражданского законодательства, носящих диспозитивный характер, нормы, содержащиеся в актах, посвященных бытовому прокату, носят императивный характер. Обязательный характер норм, регулирующих отношения по прокату, объясняется необходимостью обеспечить максимальную защиту прокатного фонда — социалистической собственности, от разбазаривания, необходимостью способствовать наиболее целесообразному его использованию, а следовательно и наиболее полному удовлетворению потребностей граждан.

Отношения по бытовому прокату возникают на основании договора, заключаемого между соответствующими социалистическими организациями и гражданами. Предметом договора бытового проката может быть только имущество, предназначенное для удовлетворения материальных и культурных потребностей граждан.

Предметы домашнего обихода, спортивный инвентарь, легковые автомобили и т. д. предоставляются гражданам в прокат за плату. Прокатная плата по договору бытового проката, в отличие от иных договоров имущественного найма, в полном объеме за весь срок пользования имуществом вносится в момент предоставления данного имущества (за исключением музыкальных клавишных инструментов). В случае досрочного расторжения договора прокатная плата, внесенная в момент получения имущества, либо вообще не подлежит возврату, либо возвращается в определенном размере. Договор бытового проката заключается только на определенный срок, в зависимости от характера предмета найма. Эти сроки короче сроков найма иного имущества. Договор бытового проката заключается в простой письменной форме.

В диссертации освещаются основные права и обязанности сторон по договору бытового проката, которые имеют ряд специфических особенностей.

Третья глава посвящена правовому регулированию проката легковых автомобилей. Вопрос об основании возникновения обя-

зательств по прокату легковых автомобилей является спорным в теории советского гражданского права. Согласно действующим Правилам, легковой автомобиль предоставляется любому гражданину, постоянно проживающему в данном населенном пункте, имеющему удостоверение шофера и получившему в установленном порядке абонементную карточку. Поскольку получению легкового автомобиля во временное пользование, как правило, предшествует выдача абонентом обязательства о сохранности легкового автомобиля, либо между сторонами подписывается договор на прокат легкового автомобиля, возник вопрос о природе этого договора. Момент заключения договора проката легкового автомобиля не совпадает с моментом получения легкового автомобиля во временное пользование. Период действия договора превышает срок пользования легковым автомобилем. Поэтому высказанное в литературе мнение о реальности этого договора представляется неубедительным<sup>1</sup>.

В момент подписания гражданином договора на прокат легкового автомобиля у него возникает право требовать предоставления ему одного из имеющихся в автохозяйстве автомобилей.

Новые правила пользования легковыми автомобилями на территории РСФСР, действующие с 1962 года, предусматривают специальный порядок приема предварительных заявок от абонентов. Каждое очередное предоставление легкового автомобиля в пользование оформляется специальным документом — прокатным листом. В прокатном листе фиксируется также сдача абонентом легкового автомобиля и прием его механиком. Следовательно, прокатный лист — это документ, свидетельствующий как о выполнении автохозяйством своей обязанности по предоставлению абоненту во временное пользование легкового автомобиля, так и о выполнении в свою очередь абонентом обязанности по своевременному возврату в надлежащем состоянии легкового автомобиля. Возврат очередного, взятого во временное пользование легкового автомобиля, не прекращает действия договора.

В целях дальнейшего укрепления отношений, вытекающих из договора проката, в работе делается предложение об установлении в законе неустойки за отказ или просрочку в предоставлении автомобиля в пользование абонента по договору.

При характеристике прав и обязанностей сторон автор анализирует как Правила, действующие в Российской Федерации, так и Правила, действующие в других союзных республиках.

Основной обязанностью автохозяйства является обязанность предоставить гражданину во временное пользование технически исправный автомобиль с комплектом инструмента, заправленный горюче-смазочным материалом. В работе показано, что недобросо-

вестное выполнение этой обязанности автохозяйством является в ряде случаев причиной аварий, в результате которых причиняется большой материальный ущерб, а нередко ведет к человеческим жертвам. Автор полагает, что если в результате аварии, возникшей по вине автохозяйства, абоненту причинен какой-либо вред, абонент имеет право на основании общих норм гражданского законодательства требовать возмещения причиненного вреда. Последовательное проведение в жизнь этого принципа бесспорно будет способствовать усилению контроля автохозяйства за техническим состоянием прокатных автомобилей.

Абонент в свою очередь не только имеет право осмотреть прокатный автомобиль, но, согласно типовому договору, обязан это сделать. Однако, представляется целесообразным в типовом договоре раскрыть содержание обязанности абонента «тщательно осмотреть легковой автомобиль», указав конкретно, что должен осмотреть абонент перед выездом. Рассматривая вопрос об оказании технической помощи, автор предлагает внести изменения в существующий порядок ее оплаты, в частности предоставить абоненту право требовать возмещения расходов по вызову технической помощи в том случае, если неисправность автомобиля имела место по вине автохозяйства.

Абонент, получив во временное пользование легковой автомобиль, обязан соблюдать Правила эксплуатации легкового автомобиля: содержать автомобиль в исправном состоянии и чистоте, соблюдать Правила движения по улицам и дорогам СССР и т. п. В практике встречаются случаи нахождения абонентов за рулем в нетрезвом состоянии. Согласно Правилам пользования легковыми автомобилями на условиях проката на территории РСФСР, за управление автомобилем в нетрезвом состоянии абонент лишается права пользоваться прокатным автомобилем сроком на 1 год; при повторном нарушении — сроком на 3 года. Аналогичная норма, по мнению автора, должна содержаться во всех Правилах пользования легковыми автомобилями на условиях проката.

В период пользования автомобилем абонент обязан не нарушать опломбирования спидометра и его привода. Выход из строя спидометра таит в себе опасность преждевременного износа автомобиля, поскольку отсутствие точных сведений о пройденном расстоянии лишает возможности своевременно провести его техническое обслуживание. За пользование автомобилем с неисправным спидометром установлена гражданско-правовая ответственность. Так, согласно Единым тарифам на пользование легковыми автомобилями на условиях проката, действующим на территории РСФСР, при пользовании легковым автомобилем с неисправным спидометром взыскивается плата за пробег из расчета 500 км за каждые календарные сутки (при плановом пробеге 100 км).

Абоненту запрещается передавать управление автомобилем другому лицу: только гражданин, получивший автомобиль во временное пользование, имеет право управлять им. Абоненту запре-

<sup>1</sup> См. О. А. Красавчиков. Договор проката легкового автомобиля. Советское государство и право № 11 — 1962 г.

щается ездить по непроезжим для легкового автомобиля дорогам, перевозить одновременно более установленного для данной марки количество людей, перевозить грузы и предметы, пачкающие и портящие обивку автомобиля. Точное выполнение абонентом своих обязанностей служит реальной гарантией безопасности движения, сохранности легкового автомобиля. В случаях аварий, причинивших потерпевшему телесные повреждения и тем более повлекших за собой человеческие жертвы, против абонента, нарушившего Правила движения по улицам и дорогам СССР, должно возбуждаться уголовное дело по статье 212 УК РСФСР и соответствующим статьям союзных республик.

В диссертации освещается порядок производства расчетов за пользование легковыми автомобилями. Плата за пользование автомобилем взимается из расчета продолжительности проката (сутки, месяц) и фактического пробега автомобиля по установленным тарифам. В большинстве союзных республик плата за пользование прокатными автомобилями установлена дифференцировано, в зависимости от марки автомобиля.

В работе приведены новые Единые тарифы, утвержденные СМ РСФСР 30 июля 1962 г.<sup>1</sup>. В отличие от ранее действовавших на территории РСФСР тарифов, новые Единые тарифы устанавливаются: 1) возможность снижения размера абонементной и покилометровой платы до 25% на период с ноября по апрель месяцы; 2) плата за пользование взимается не менее чем за одни календарные сутки. Размер абонементной платы за месяц в целом остался на уровне тарифов, ранее действовавших на территории РСФСР. Тариф, как и ранее, установлен регрессивный: по мере увеличения срока пользования легковым автомобилем плата за прокат за соответствующую единицу времени уменьшается. В отличие от ранее действовавших Правил применения тарифов, новые Правила предусматривают внесение абонентом гарантийного залога в сумме 20 рублей.

В диссертации поддерживается мнение авторов, полагающих, что отсутствие обязательного страхования прокатных автомобилей является серьезным тормозом дальнейшего развития проката легковых автомобилей. Только обязательное страхование прокатных автомобилей, гарантируя полное и своевременное возмещение вреда, причиненного автохозяйству, одновременно способствует развитию и укреплению системы проката. Все остальные средства гарантии (залог, повышенная ответственность абонента прокатного автомобиля, о чем речь пойдет ниже) являются лишь полумерой, отрицательно сказывающейся на расширении проката легковых автомобилей.

Правила пользования легковыми автомобилями на условиях проката, типовой договор на пользование легковым автомобилем обязывают абонента своевременно вернуть прокатный легковой

автомобиль. За каждый день просрочки в возврате автомобиля взыскивается прокатная плата в повышенном размере. Однако абонент не всегда может заранее точно определить время, необходимое для своевременного возврата легкового автомобиля, особенно при длительном пользовании автомобилем. Поэтому, представляется целесообразным предусмотреть в Правилах строго определенный срок, по истечении которого прокатная плата взыскивалась бы в повышенном размере.

Правила пользования легковыми автомобилями предоставляют абоненту право вернуть прокатный легковой автомобиль до установленного в прокатном листе срока. В ряде союзных республик в этом случае абоненту предоставляется право требовать возврата определенной части аванса, внесенного в момент получения легкового автомобиля. По мнению автора, аналогичная норма должна быть включена в Правила, действующие во всех союзных республиках.

Абонент обязан вернуть автомобиль в том состоянии, в каком он его получил, с учетом нормального износа. В случае повреждения легкового автомобиля абонент обязан возместить стоимость восстановительного ремонта, а при невозможности восстановления — балансовую стоимость легкового автомобиля. По мнению автора, в случае повреждения автомобиля с абонента следует взыскивать не только стоимость восстановительного ремонта, но и стоимость проката и планового пробега прокатного автомобиля за весь период, необходимый для устранения причиненных повреждений, в соответствии с утвержденными нормативами.

В Правилах пользования легковыми автомобилями на условиях проката, действующих в большинстве союзных республик, предусматривается гражданско-правовая ответственность за замену или утерю отдельных деталей, узлов, агрегатов, автошин. В этих случаях с абонента взыскивается определенный штраф.

Практике известны случаи, когда отдельные граждане используют прокат легковых автомобилей в корыстных целях, занимаясь перевозками пассажиров и грузов за плату. В подобных случаях трудно говорить только о невыполнении абонентом условий договора, запрещающих использовать прокатный автомобиль в корыстных целях. По мнению автора, речь должна идти в этих случаях о привлечении виновного к уголовной ответственности за занятие запрещенным промыслом (ст. 162 УК РСФСР и соответствующие ст. УК союзных республик).

В диссертации специально рассматривается вопрос о пределах ответственности абонента прокатного автомобиля. В работе освещены две стороны этого вопроса: ответственность абонента перед автохозяйством, как контрагентом по договору проката легкового автомобиля и ответственность абонента перед третьими лицами за вред, причиненный во время эксплуатации легкового автомобиля.

<sup>1</sup> СП РСФСР № 13, 1962 г., ст. 75.

Высказанное в литературе мнение о том, что абонент несет имущественную ответственность перед автохозяином только за свою вину, представляется недостаточно обоснованным<sup>1</sup>.

Изучая деятельность автохозяинов по выдаче легковых автомобилей напрокат, исследуя нормативные акты, регулирующие отношения по прокату легковых автомобилей, автор пришел к выводу, что ответственность абонента прокатного автомобиля повышена по сравнению с общегражданской ответственностью, т. е. абонент отвечает и за случайное причинение вреда автохозяиному, как контрагенту по договору. При отсутствии обязательного страхования прокатных автомобилей, при все расширяющемся круге абонентов, при отсутствии у автохозяина возможности постоянно контролировать состояние прокатного автомобиля и условия его эксплуатации абонентом, автохозяин, благодаря повышенной ответственности абонента за причиненный вред, гарантирует себя от наступления невыгодных экономических последствий, наступивших в результате случайного причинения вреда.

Рассматривая вопрос об ответственности абонента за вред, причиненный третьим лицом во время эксплуатации легкового автомобиля, автор останавливается на выяснении причин установления законодателем в советском гражданском праве ответственности за случайное причинение вреда.

Легковой автомобиль относится к тем объектам, эксплуатация которых представляет повышенную опасность для окружающих. В связи с этим особенно важное значение приобретает вопрос о том, кто (абонент или автохозяин) несет ответственность за вред, причиненный третьим лицам во время эксплуатации прокатного автомобиля. Вопрос этот в различных республиках и в разное время регулировался не одинаково. Причем, если первоначально в большинстве союзных республик была установлена ответственность абонента только за виновно причиненный вред, то в настоящее время можно наблюдать тенденцию к расширению пределов ответственности абонента за вред, причиненный третьим лицам. Так, Правила пользования легковыми автомобилями на условиях проката на территории РСФСР, действующие с 1962 года, рассматривают абонента в период эксплуатации прокатного автомобиля в качестве единственного владельца автомобиля, тем самым возлагают на него ответственность и за случайное причинение вреда.

При анализе вопроса о пределах ответственности абонента за вред, причиненный третьим лицам во время пользования автомобилем, автор исходит из того, что владельцем прокатного автомобиля во время его эксплуатации являются одновременно и автохозяин, выдавший легковой автомобиль во временное пользование, и абонент прокатного автомобиля. Фактически к этому выводу при-

<sup>1</sup> См. В. Рахмилович «О страховании гражданской ответственности». Советская юстиция № 4 — 1962 г. См. О. А. Красавчиков. Договор проката легковых автомашин. Советское государство и право № 11 — 1962 г.

шел и О. А. Красавчиков, который считает возможным непосредственно привлекать к ответственности перед третьими лицами автохозяина, по вине которого произошла авария, а также установить солидарную ответственность абонента и автохозяина при случайном возникновении вреда<sup>1</sup>. Соглашаясь с утверждением О. А. Красавчикова, что за вред, вызванный технической неисправностью автомобиля, ответственность перед третьими лицами должна нести та сторона по договору, по вине которой указанная неисправность имела место, автор однако полагает, что установление солидарной ответственности за случайно возникший вред было бы неправильным, поскольку обязанность по изысканию средств предотвращения случайного вреда лежит на автохозяине<sup>2</sup>.

Решая вопрос о возмещении причиненного вреда, судебные органы должны выяснять причину возникновения вреда. Если вред причинен виновными действиями абонента, то ответственность перед потерпевшим должен нести сам абонент. Если вред возник в результате виновных действий автохозяина или в результате случайных причин, то ответственность должно нести автохозяин, выдавший легковой автомобиль напрокат. Исходя из вышеизложенного, автор предлагает внести в Правила пользования легковыми автомобилями правовую норму в следующей редакции: Абонент несет полную имущественную ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный во время пользования легковым автомобилем, если не докажет, что вред возник не по его вине.

В четвертой главе дается анализ правового регулирования проката предметов культурно-бытового и домашнего обихода, спортивного инвентаря, музыкальных инструментов. При исследовании условий предоставления гражданам напрокат предметов культурно-бытового и домашнего обихода, спортивного инвентаря, музыкальных инструментов, автор, учитывая разнообразие нормативных актов, отмечает специфику правового регулирования отношений по данному виду бытового проката, в зависимости от административной подчиненности магазинов (ателье) проката.

Субъектом правоотношений данного вида бытового проката может быть любой гражданин, достигший совершеннолетия, проживающий в данном населенном пункте. При этом предоставляется целесообразным с граждан, временно прописанных в данном населенном пункте, взимать залог в размере розничной цены предмета проката.

Формой договора, как правило, является обязательство — квитанция. Отношения по предоставлению в прокат музыкальных клавишных инструментов оформляются специальным договором, предусматривающим права и обязанности сторон. Срок пользова-

<sup>1</sup> См. О. А. Красавчиков. «Договор проката легковых автомобилей». Советское государство и право. № 11 — 1962 г., стр. 75.

<sup>2</sup> По этому вопросу см. также В. Рахмилович «О страховании гражданской ответственности». Советская юстиция № 4 — 1962 г., стр. 21.



вия предметами проката исчисляется в часах и сутках и устанавливается при выдаче предмета. Согласованные сторонами сроки проката до их истечения могут быть продлены по просьбе пользователя при его личной явке в ателье (пункт) проката. Плата за прокат предметов прокатного фонда взимается при выдаче предмета проката в соответствии с действующими прейскурантами, за весь срок пользования (за исключением оплаты проката музыкальных клавишных инструментов). Автор на конкретных примерах показывает, что цены за прокат одного и того же предмета на территории различных административных районов резко колеблются. Представляется необходимым срочно упорядочить прейскуранты цен за прокат вещей в пределах Союза. Чрезмерно высокие, произвольно установленные цены за пользование отдельными предметами прокатного фонда, наносят вред общему делу развития проката в нашей стране. Анализируя деятельность ателье (пунктов) проката гор. Москвы, Ленинграда, автор приходит к выводу о возможности значительно снизить прокатную плату. Снижение прокатной платы в свою очередь будет способствовать увеличению числа граждан, пользующихся услугами ателье (пунктов) проката.

В главе рассматриваются также права и обязанности сторон. Ателье (пункт) проката обязано выдавать в прокат только предметы, годные к эксплуатации. Работники ателье обязаны в присутствии гражданина проверить исправность выдаваемых предметов прокатного фонда. При выдаче предметов прокатного фонда администрация ателье (пункта) проката обязана ознакомить гражданина с Правилами проката и предупредить гражданина о материальной ответственности за порчу, утерю, возврат предметов не в комплекте и не в установленный срок. Гражданин, получивший во временное пользование предмет прокатного фонда, обязан пользоваться им в соответствии с его хозяйственным назначением. Пользователю не разрешается разбирать и ремонтировать предметы, полученные напрокат. Администрации ателье (пункта) проката предоставляется право наблюдать за правильностью хранения, содержания и пользования предметами прокатного фонда на дому пользователя. Абоненту предоставляется право досрочно расторгнуть договор. Однако, в отличие от проката легковых автомобилей, при возврате предметов культурно-бытового и домашнего обихода прокатная плата, внесенная в момент их получения, за неиспользованное время не возвращается.

В диссертации рассматривается гражданско-правовая ответственность гражданина за возврат предмета проката в неисправном состоянии или в некомплектном виде. Согласно Типовому договору проката музыкальных инструментов, абонент, принимая на себя полную материальную ответственность за сохранность инструментов, одновременно обязан застраховать его в пользу социалистической организации. Поэтому, если вред музыкальному инструменту будет причинен в результате случая или непреодолимой силы, абон-

ент, не выполнивший своей обязанности по договору — застраховать полученный во временное пользование инструмент — обязан возместить социалистической организации вред в размере страховых сумм. Иная картина наблюдается при получении во временное пользование предметов культурно-бытового и домашнего обихода, где, по мнению автора, ответственность пользователя строится в соответствии с общегражданским принципом ответственности за вину. Не отрицая возможности повышенной ответственности гражданина за сохранность предметов проката, автор считает, что введение повышенной ответственности пользователя за сохранность предметов культурно-бытового и домашнего обихода, так же как и за сохранность легкового автомобиля, не способствует расширению системы проката.

На основе анализа гражданско-правовых норм, устанавливающих повышенную ответственность, автор приходит к выводу, что непреодолимая сила является, как правило, обстоятельством, освобождающим должника от возложения на него ответственности. В работе подвергнута критике норма статьи 14 Правил выдачи напрокат предметов культурно-бытового назначения и хозяйственного обихода, утвержденных Государственным комитетом местной промышленности и художественных промыслов при СМ РСФСР 26 июня 1962 г.<sup>1</sup>, устанавливающая ответственность абонента за вред, причиненный взятому напрокат предмету в результате действия непреодолимой силы.

В диссертации рассматривается вопрос об ответственности граждан за нарушение сроков возврата, а также за невозврат предметов прокатного фонда. В случае невозврата предмета проката соответствующие социалистические организации имеют право взыскать прокатную плату в полуторном размере вплоть до дня внесения народным судом решения. Данное право дает социалистическим прокатным организациям дополнительную гарантию от наступления невыгодных экономических последствий. Чтобы обеспечить своевременное предъявление исков предприятиями бытового проката и исключить возможность взыскания с абонента прокатной платы (в полуторном размере), за необоснованно длительный срок, представляется целесообразным в нормативном порядке установить определенный срок, в течение которого такая повышенная плата должна быть взыскана. Имущественная ответственность пользователя за сохранность и своевременный возврат предметов проката является существенным гражданско-правовым средством охраны прокатного фонда социалистической собственности от разбазаривания, средством воспитания граждан в духе неприкосновенности социалистической собственности. В случаях невозврата предметов проката при наличии у абонента умысла на хищение предмета прокатного фонда, должна наступать уголовная ответственность. В таких случаях

<sup>1</sup> Бюллетень исполкома Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся, 1962 г., № 18.

речь не может идти о наличии договорных отношений между социалистической организацией и лицом, невозвратившим впоследствии предмет проката. Хотя формально и существует обязательство — договор, подписанный лицом, однако, поскольку в данном случае наблюдается разрыв между волей и волеизъявлением одной из сторон (гражданина), сделка должна быть признана недействительной, как заключенная одной стороной без намерения породить определенные юридические последствия. В момент заключения сделки порок воли не может быть обнаружен. Однако поведение гражданина (взятие аналогичных вещей в том или ином ателье, неправильное указание места работы, продажа предметов прокатного фонда при отсутствии данных о личном пользовании ими и т. д.) с достоверностью могут служить доказательством отсутствия воли гражданина на установление определенных гражданско-правовых отношений.

В диссертации высказано мнение о том, что гражданско-правовая ответственность пользователя за невозврат предмета проката (полуторная стоимость предмета и прокатная плата в полуторном размере) не может применяться при наступлении уголовной ответственности.

В заключение автор делает выводы и обобщает изложенные в диссертации предложения по улучшению правового регулирования бытового проката.

\* \*  
\*

Основные положения диссертации изложены в следующих опубликованных работах:

1. Об ответственности граждан за невозврат вещей, взятых напрокат в социалистических организациях. Вестник МГУ № 4 — 1961 г.
2. Об ответственности граждан, взявших легковой автомобиль напрокат. Вестник МГУ № 3 — 1962 г.

302065

