

В Диссертационный Совет Д 170.003.02,
созданный на базе Федерального
государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего
образования «Российский государственный
университет правосудия»
(Москва, Новочеремушкинская улица, д.69)

от Вайпана Виктора Алексеевича

кандидата юридических наук,
заместителя декана и доцента кафедры
предпринимательского права Юридического
факультета Федерального государственного
образовательного учреждения высшего
образования
«Московский государственный университет
имени М.В.Ломоносова»
(119991, ГСП-1, Москва, Ленинские горы, д.
1, строение 13, 4-й учебный корпус),
+7 (495) 939-29-03; office@law.msu.ru

О Т З Ы В

официального оппонента

на диссертацию Андреева Сергея Владимировича на тему:

**«Правовое регулирование деятельности оператора железнодорожного
подвижного состава»»,**

представленную на соискание ученой степени кандидата юридических
наук по специальности: 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское
право; семейное право; международное частное право

Изучение представленных диссертаций и автореферата по заявленной теме позволяет положительно оценить представленное диссертационное исследование по следующим основаниям.

Актуальность избранной темы исследования не вызывает сомнений и раскрывается автором на страницах диссертации (с. 3-5 диссертации).

Железнодорожный транспорт имеет исключительно важное социально-экономическое значение для стабилизации и развития экономики России в целом и ее регионов. В настоящее время рынок железнодорожных услуг претерпевает значительные изменения в связи с проводимой реформой железнодорожной отрасли, в результате которой появились новые субъекты, осуществляющие конкурентный вид деятельности - операторы железнодорожного подвижного состава. Последние оказывают юридическим и физическим лицам услуги по предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку для перевозки грузов и, таким образом, выполняют одну из функций в процессе перевозки. Однако комплексных научных исследований, связанных с изучением правового положения операторов железнодорожного подвижного состава и заключаемых ими договоров, не проводилось.

В связи с этим видится вполне обоснованной поставленная автором цель исследования, состоящая в разработке теоретических положений, направленных на обеспечение правовой эффективности деятельности операторов и заключаемых ими договоров. При этом следует отметить, что сформулированные задачи для реализации поставленной цели (установить правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава, определить правовой режим используемых оператором вагонов и контейнеров, исследовать заключаемые оператором договоры и установить их правовую природу и др.) в диссертации решены.

Следует отметить обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, что подтверждается использованием в работе общенаучных и частнонаучных методов исследования (с.7 -8).

Теоретическая значимость исследования обусловлена новизной полученных результатов, которые развивают теорию российского гражданского и предпринимательского права о договорных формах участия оператора железнодорожного подвижного состава в грузоперевозочном процессе (с.14 диссертации).

Практическая значимость исследования состоит в том, что положения диссертации и сделанные в ней выводы могут быть использованы для совершенствования законодательства в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом (с.12 -14 диссертации).

Достоверность результатов диссертации не вызывает сомнений, поскольку исследование основывается на убедительной теоретической, нормативной и эмпирической базе. Список использованных источников содержит 199 наименований.

Основные результаты диссертации опубликованы и отражены в 6 печатных работах.

Несомненна новизна проведенного диссертационного исследования. Цель диссертационного исследования достигнута, автору удалось сформировать авторский подход по вопросу правового регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава.

Диссертация состоит из 2 глав, включающих в себя 7 параграфов.

В первом параграфе первой главы «Реформирование железнодорожного транспорта в России» установлено, что реформирование железнодорожного транспорта вызвано низким уровнем эффективности его функционирования, нерациональным совмещением функций государственного управления и хозяйственной деятельности и осуществлялось путем приватизации государственных унитарных предприятий, находящихся в федеральной собственности, и создания ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Также в данном параграфе рассматриваются этапы реформирования железнодорожного транспорта, подводятся итоги реформы (с.16 – 29).

Во втором параграфе первой главы «Нормативная правовая основа деятельности оператора железнодорожного подвижного состава» исследован состав и содержание нормативных правовых актов, регулирующих деятельность операторов железнодорожного подвижного состава и выявлены его недостатки (с.57).

В третьем параграфе первой главы «Правовое положение оператора железнодорожного подвижного состава» анализируется развитие нормативной правовой основы деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, в том числе изменения нормативного правового определения оператора, проводится критический обзор точек зрения о правовом положении и осуществляемых функциях операторов (Т.П.Ахрем, А.В.Ерш, Б.М.Лapidус, Е.М.Хазиева и др.), рассматриваются квалифицирующие признаки оператора (владение ими на законном основании вагонами и /или контейнерами и осуществление деятельности по передаче их на возмездной договорной основе грузоотправителю под погрузку, а также оказание сопутствующих услуг (с.70 диссертации).

Анализ определения оператора железнодорожного подвижного состава, закрепленного в Положении об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, утвержденного постановлением Правительства РФ от 25 июля 2013 г. № 626, и правил об операторе, содержащихся в УЖТ и Законе о железнодорожном транспорте, позволил диссертанту разработать и обосновать авторское определение оператора железнодорожного подвижного состава (с.70 - 71 диссертации). Проведена классификация операторов железнодорожного подвижного состава по различным основаниям (по связи с ОАО «РЖД», по видам используемых объектов подвижного состава, территории обслуживания и др.).

В четвертом параграфе первой главы «Правовой режим вагонов и контейнеров оператора железнодорожного подвижного состава» отмечается, что грузовые вагоны являются основным видом имущества операторов

железнодорожного подвижного состава. Подробно исследовано понятие вагона в соотношении с понятиями «транспортное средство», «самодвижущееся транспортное средство» и «несамодвижущееся транспортное средство» (с.88), «подвижной железнодорожный состав» (с.89 и далее). Рассмотрены виды технических устройств, включаемых в состав железнодорожного подвижного состава.

Приведена научная классификация грузовых вагонов, предназначенных для перевозки различных грузов (крытые вагоны, полувагоны, вагоны-цистерны и др.), а также контейнеров (с.91-93). Рассмотрен порядок пономерного учета и регистрации вагонов и контейнеров, значение регистрации в автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ) для обеспечения допуска на железнодорожные пути общего пользования государств, заключивших Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров (с.95).

Исследована проблема правового статуса порожних вагонов и судебная практика по квалификации договора их перевозки (с.95, 96).

Далее в работе обращено внимание на необходимость соблюдения требований законодательства о техническом регулировании по обеспечению безопасности вагонов и контейнеров, в том числе соответствующих правил Договора о Евразийском экономическом союзе, технических регламентов Таможенного союза (с.99 - 100). Сделан вывод, что ГК РФ не учитывает современную организацию грузоперевозочного процесса, в соответствии с которой на перевозчике не лежит обязанность подачи вагонов и контейнеров, в связи с чем в диссертации сделано предложение о соответствующем дополнении ст.791 ГК РФ (с.106 диссертации).

Вторая глава «Общая характеристика договоров оператора железнодорожного подвижного состава» посвящена договорному регулированию деятельности оператора железнодорожного подвижного состава. Рассмотрены научные классификации гражданско-правовых договоров, разработанные наукой гражданского права. Диссертант

присоединяется к мнению В.В.Витрянского о том, что по правовой природе договоры, заключаемые в сфере транспорта, являются гражданско-правовыми договорами (с.108). В работе поддержано высказанное учеными (В.В.Витрянским, В.А.Егизаровым, С.Ю.Морозовым, В.А.Вайпаном, и др.) мнение о возможности выделения категории транспортных договоров, имеющих специфические признаки, определяемые сферой их заключения.

При определении места и роли заключаемых оператором договоров в процессе осуществления своей деятельности диссертант договоры оператора подразделил на две группы - опосредующие основной вид деятельности оператора и остальные договоры, опосредующие деятельность по оказанию сопутствующих услуг (с.126-127). Отмечаются особенности заключаемых оператором договоров – отсутствие в ГК РФ и специальном законодательстве развернутых правил, а также неразрывная связь заключаемых оператором договоров с клиентами и перевозчиком (с.127 диссертации).

Основное внимание в диссертации уделено договору оператора с клиентом по предоставлению вагонов и (или) контейнеров под погрузку. Подробно проанализированы правила о данном договоре, содержащиеся в Положении об основах правового регулирования деятельности операторов, исследованы конкретные договоры, заключаемые на практике. Рассмотрен порядок заключения данного договора, его содержание, имущественная ответственность за нарушение обязательств. Собраны и проанализированы арбитражные споры по данному договору. В работе отмечено, что судебные органы по-разному квалифицируют этот договор (как договор перевозки; договор об организации перевозок; договор аренды или возмездного оказания услуг). В доктрине также отсутствует, как отмечается в диссертации, единое мнение о правовой природе договора оператора с клиентом по предоставлению вагонов и (или) контейнеров под погрузку. Такой договор рассматривается чаще всего в качестве договора аренды (А.А.Ананьева, И.Е.Данилина, Е.Н.Астахова) или договора транспортной экспедиции (Ю.А.Метелева).

Проведя критический анализ высказанных мнений по данному договору, диссертант обосновывает собственное мнение о данном договоре в качестве договора возмездного оказания услуг (с.161 диссертации).

Далее в работе анализируются договоры, заключаемые оператором с перевозчиком. Значительными особенностями, связанными со сферой железнодорожных перевозок, обладает договор на организацию расчетов с использованием единого лицевого счета, открываемого в ОАО «РЖД», согласно которому производятся расчеты как за перевозки порожних вагонов или грузов оператора, так и его клиентов. Подробно рассмотрены стороны договора, условия данного договора, права и обязанности сторон и правовые позиции судебных органов о возможности заключения такого договора, в частности, Пленума ВАС РФ в Постановлении от 6 октября 2005г. № 30, в котором указано на возможность заключения договора (с.168). В работе сделан вывод о вспомогательном характере данного договора по отношению к основному договору перевозки грузов (с.173). Такой договор, по мнению соискателя, неразрывно связан с договором перевозки и является публичным договором, как и основной договор, заключаемый оператором или иным клиентом с ОАО «РЖД» (с.181 диссертации).

В диссертации уделено внимание и не предусмотренному законодательством договору по размещению временно не задействованных в перевозочном процессе вагонов на путях общего пользования, заключаемого оператором с ОАО «РЖД». Проанализирована Типовая форма такого договора, утвержденная ОАО «РЖД», сделан вывод, что рассматриваемый договор является договором присоединения (с.185 диссертации). Анализ содержания данного договора, судебная практика позволили соискателю сделать вывод, что этот договор относится к договору возмездного оказания услуг, но имеет специфические особенности, обусловленные сферой железнодорожных перевозок (с. 193 диссертации).

В третьем параграфе второй главы «Договор по проведению ремонта вагонов оператора железнодорожного подвижного состава» в соответствии с

проведенным анализом арбитражных дел и договорной практики выделены следующие разновидности договора на ремонт грузовых вагонов: договор текущего отцепочного ремонта; договор деповского ремонта; договор капитального ремонта; договор на модернизацию грузовых вагонов с продлением срока службы. Дана их характеристика и определено, что данные договоры относятся к договору подряда (параграф 1 главы 37 ГК РФ).

Диссертация в целом производит благоприятное впечатление.

Автором впервые рассмотрены многие вопросы, не подвергавшиеся ранее монографическим исследованиям.

С большинством положений, выносимых на защиту, можно согласиться.

Соискатель С.В. Андреев показал себя квалифицированным ученым, способным отстаивать свою научную позицию.

Автореферат диссертации соответствует содержанию диссертации.

Однако, как и во всяком другом творческом исследовании, в диссертации имеются некоторые дискуссионные и недостаточно проработанные положения.

1. Автор исходит из того, что подача вагонов (контейнеров) под погрузку до реформы железнодорожного транспорта являлась элементом договора перевозки, а после выделилась в самостоятельную стадию процесса перевозки (с.4). В то же время на с.9 в положении № 1 доказывается, что подача вагонов (контейнеров) под погрузку представляет собой одну из операций по перевозке грузов. А в положении № 3 прямо говорится, что «предоставление вагонов ... становится самостоятельным элементом обязательства перевозки грузов» (с.10). В этой связи спорным представляется вывод о том, что «на перевозчике не лежит обязанность подачи транспортного средства» (с.10). Ведь, если подача вагонов является элементом обязательства по перевозке (иными словами, договора перевозки), то перевозчик, как сторона договора перевозки, должен исполнить этот элемент обязательства,

либо возложить его исполнение на третье лицо. Что и отражено в ст.791 ГК РФ.

И только, если рассматривать подачу вагонов, как самостоятельный элемент, не входящий в обязательство по перевозке, то тогда можно говорить о наличии отдельного обязательства — договора между оператором железнодорожного подвижного состава и клиентом, предметом которого является предоставление вагонов. Но, тогда и невозможно рассматривать это обязательство по подаче вагонов как часть обязательства по перевозке, предусмотренного ст.791 ГК РФ.

Указанная научная позиция автора требует уточнения.

2. Автором со ссылками на судебную практику доказано, что «договор по предоставлению вагонов (контейнеров) под погрузку в целях перевозки грузов по своей правовой природе относится к договорам возмездного оказания услуг (гл.39 ГК РФ)» (с.11, с.160 – 161). При этом на с.13 - 14 утверждается, что «договор предоставления вагонов (контейнеров) под погрузку, хотя и является одним из видов договора возмездного оказания услуг, но имеет ряд особенностей, одна из которых состоит в неразрывной связи данного договора с договором перевозки грузов». Вместе с тем, ГК РФ разделяет гл.39 «Возмездное оказание услуг» и гл.40 «Перевозка». А в ст.779 ГК РФ специально оговаривается, что правила, предусмотренные для возмездного оказания услуг, не применяются к услугам, оказываемым по договору перевозки. В этой связи позиция автора требует дополнительной научной аргументации.

3. Диссертантом исследованы различные научные и нормативные правовые определения оператора железнодорожного подвижного состава и на этой основе предложено авторское определение (с.9, 45, 62, 69 – 71), . Вместе с тем, целесообразно было бы в диссертационном исследовании предложить нормативные правовые решения по отражению в действующем законодательстве научных выводов автора с целью придания выработанному определению статуса закрепленного нормативно.

4. Выделение диссертантом видов договоров, объединенных по экономическому признаку (энергетические, торговые, транспортные и иные) (с.10) представляется спорным с позиции научного критерия этой классификации. Представляется, что любой договор отражает экономическое содержание регулируемых отношений. Исходя из этого, можно признать, что все договоры имеют экономические признаки.

5. Исследуя доктрину и действующее законодательство автор приходит к выводу о том, что установленные Уставом железнодорожного транспорта правила о перемещении порожних вагонов путем заключения договора перевозки груза должны рассматриваться в качестве юридико-технического приема и не приводят к отождествлению груза и вагона (с.11, 165). Соглашаясь с позицией автора об отсутствии отождествления груза и вагона, вместе с тем, следует заметить, что отношения, связанные с перевозкой не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов (контейнеров), являются самостоятельным предметом правового регулирования и оформляются отдельным договором перевозки порожних грузовых вагонов (контейнеров), что отражено по всему тексту УЖТ. Соответственно, положения части 10 ст.3 УЖТ вряд ли следует понижать до уровня юридико-технического приема.

Однако сделанные замечания не снижают научную и практическую ценность диссертационного исследования.

Представляется, что выводы и рекомендации, содержащиеся в настоящей диссертации и направленные на совершенствование законодательства в сфере железнодорожных перевозок грузов, заслуживают внимания и могут быть учтены законодателем и правоприменителями.

Диссертация С.В. Андреева является первым монографическим исследованием в правовой науке по правовому регулированию деятельности оператора железнодорожного подвижного состава.

Представленная диссертация отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям Положением о присуждении ученых степеней,

утвержденном Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842, а ее автор Андреев Сергей Владимирович заслуживает присуждения степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право.

Вайпан Виктор Алексеевич,

кандидат юридических наук,
заместитель декана и доцент кафедры
предпринимательского права
Юридического факультета
ФГОУ ВО «Московский государственный
университет имени М.В.Ломоносова»
(119991, ГСП-1, Москва, Ленинские горы, д. 1,
строение 13, 4-й учебный корпус),
+7 (495) 939-29-03; office@law.msu.ru

«11» мая 2017 г.

Вайпан В. А.
Секр. (подпись)
11 мая 2017 г.