

В объединенный диссертационный совет
99.2.090.02, созданный на базе
федерального государственного
автономного образовательного
учреждения высшего образования
«Пермский государственный
национальный исследовательский
университет», федерального
государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего
образования «Ульяновский
государственный университет»

ОТЗЫВ

ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

**на диссертацию Тощенко Владимира Валерьевича
на тему «Система договоров перевозок такси автомобильным
транспортом»,
представленную на соискание ученой степени кандидата юридических
наук по специальности 5.1.3 – «Частно-правовые (цивилистические)
науки»**

Тема, выбранная Тощенко Владимиром Валерьевичем для своего диссертационного исследования, актуальна как в доктринальном, так и в прикладном аспекте.

Во-первых, актуальность темы исследования обусловлена необходимостью теоретического осмысления проблем, связанных с заключением и исполнением договора фрахтования легкового такси. Остаются дискуссионными вопросы организации перевозок такси автомобильным транспортом, в том числе систематизация договоров, опосредующих такие перевозки, их правовая квалификация и место в системе транспортных договоров. В результате часто подменяются конструкции договоров на оказание услуг по заказу легкового такси и непосредственно перевозки. Кроме того, договор перевозки такси автомобильным транспортом в настоящее время не получил своего должного правового закрепления, а полноценное договорное регулирование его на практике отсутствует.

Во-вторых, сфера практического восприятия этой темы делает ее не просто актуальной, интересной и востребованной, а как нельзя своевременной. В отсутствие полноценного законодательного регулирования отношений из договора перевозки такси автомобильным транспортом, судебная практика не отличается единообразием. В результате при рассмотрении споров о причинении вреда жизни и здоровью пассажира, багажу и грузу, чаще всего

применяются нормы о деликте, а не о договорной ответственности, а споры, связанные с ненадлежащим исполнением договоров как службами заказа такси, так и перевозчиками, не связанные с возмещением вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира, багажу и грузу, практически выпадают из правового поля.

Представленная диссертация обладает необходимой новизной, поскольку впервые в отечественной науке гражданского права предпринята попытка формирования комплексного научного представления о системе договоров перевозок такси автомобильным транспортом, отражающее на уровне целостной, развернутой концепции основные этапы построения, целеполагания и функционирования данной системы. Новыми являются как предложенная автором система договоров перевозки такси автомобильным транспортом (с. 54-57 диссертации, положение № 2, выносимое на защиту), определение договора фрахтования легкового такси (с. 86 диссертации, положение № 3, выносимое на защиту), определение договора фрахтования грузовыми такси, равно как и отнесение к единой группе договоров фрахтования всех договоров перевозки, осуществляемых по заказу (с. 98-99 диссертации, положение № 4, выносимое на защиту), так и предложенные автором конструкции договоров об организации фрахтования легковым такси как с фрахтовщиком (с. 136 диссертации, положение № 5, выносимое на защиту), так и с фрахтователем (с. 152, 169-172 и др. диссертации, положения № 6, 7, 8, 9, выносимые на защиту).

Автор впервые подробно раскрывает вопросы правовой квалификации договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке легковыми такси. В этих целях диссертант обосновывает необходимость изменения его легального названия, отнесения к разновидности договора аренды и дает авторское определение (с. 109 диссертации, положение № 10, выносимое на защиту).

Новой является и предложенное автором разделение договора аренды транспортного средства без экипажа на два самостоятельных вида: договор аренды транспортного средства без предоставления услуг по технической эксплуатации транспортного средства и договор аренды транспортного средства с частичным предоставлением услуг по технической эксплуатации транспортного средства. (с. 111-117 диссертации, положение № 11, выносимое на защиту).

Указанные выводы обладают искомой научной новизной и достоверностью, подтвержденной проведенным исследованием, которое является аргументированным научным трудом, основанным на использовании доктринальных источников, материалов судебной практики и эмпирическом опыте автора в ходе его научно-практической деятельности.

Следует отметить высокую степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, что подтверждается тем, что применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно), с получением обладающих новизной

результатов использован широкий спектр общих и частных научных, а также специально-юридических методов исследования (с. 10-11 диссертации).

Несомненным достоинством работы является то, что каждой поставленной научной задаче соответствует отдельный параграф. Результатом исследования, содержащегося в каждом параграфе, являются выводы, составляющие основу положений, выносимых на защиту, что добавляет убедительности авторской концепции, в полной мере отражают ее основное содержание и позволяют судить о степени полноты и законченности. Работа написана грамотным и понятным юридическим языком.

Диссертация выполнена на должном теоретическом уровне, что подтверждается наличием практически всех формально-описательных атрибутов, которые свойственны подобного рода работам.

Отмечая общую положительную оценку рецензируемой работы, можно остановиться на некоторых заслуживающих особого внимания моментах представленного диссертационного исследования.

Без сомнения, заслугой диссертанта можно признать обоснование целостной системы договоров перевозки такси автомобильным транспортом, охватывающей как вопросы организации и обеспечения таких перевозок, так и непосредственное оказание услуг по перевозке такси пассажиров и багажа, а также грузов (с. 47 – 64 диссертации). Системный подход в изучении договоров, опосредующих перевозку такси, позволяет комплексно урегулировать общественные отношения в данной сфере перевозок. Да и сама структура системы договоров перевозки такси автомобильным транспортом представляется логически выверенной, цельной, основанной на грамотных методологических подходах. Автор сумел встроить в систему все договоры, опосредующие перевозку такси. Представленная им структура не вызывает сомнений и вопросов.

Интерес представляют рассуждение автора о динамичности исследуемой им системы, выделении непосредственных и опосредованных связей между ее элементами (с. 59 диссертации). Выделение таких связей имеет как важное доктринальное, так и большое практическое значение и позволяет не только правильно квалифицировать конкретные правоотношения, но и правильно определить взаимозависимость отдельных условий таких договоров, правильно применить нормы о заключенности договора, об ответственности за ненадлежащее исполнение или неисполнение договора и т.д.

Справедливо отталкиваясь от того, что следует признать перевозкой такси перевозку груза автомобильным транспортом с условием предоставления вместимости транспортного средства, несмотря на тот факт, что Закон «О такси» не охватывает грузовые перевозки, автор впервые в науке гражданского права предлагает его определение. Стоит в полной мере поддержать в этом автора. Действительно, отношения фрахтования грузового такси в настоящее время абсолютно не урегулированы нормативно. Конструктивно данный договор полностью совпадает с договорами,

закключаемыми в целях перевозки грузов с условием предоставления вместимости транспортного средства на иных видах транспорта. Присущи ему и все отличительные признаки такси, выделяемые автором в диссертационном исследовании. Таким образом, диссертант обоснованно предлагает относить все договоры перевозки по заказу на автомобильном транспорте к фрахтованию.

Следует поддержать вывод автора о таком важном критерии перевозок такси как оперативность (с. 76-77 диссертации). Интересно сочетается с данным выводом и подход автора относительно роли службы заказа такси в организации фрахтования такси, тех возможностях, которые появляются при грамотном оперативно-диспетчерском управлении перевозками такси (с. 101-103 диссертации и другие).

Весьма ценными представляются рассуждения и выводы относительно разграничения договора фрахтования такси и аренды транспортного средства с экипажем (с. 80 – 84 диссертации). Можно в полной мере согласиться с диссертантом в том, что следует уточнить понятие коммерческой эксплуатации транспортных средств.

Давая характеристику отношениям, складывающимся между фрахтовщиком, обязующимся перевозить корпоративных пользователей легковыми такси по заявкам заказчика в порядке и на условиях, предусмотренных договором, диссертант верно называет их услугами корпоративного такси (с. 84-85 диссертации).

В полной мере можно согласиться с тем, что договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси по сути является договором арендного типа, осложненным оказанием услуг. Анализ двух групп услуг, оказываемых в рамках договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, имеет не только доктринальное значение, позволяющее дать точную квалификацию данных договорным отношениям, но и важнейшее практическое значение, особенно в условиях крайне сложной реализации на практике требований, установленных новым законом и той сложной ситуации, в которой в связи с этим оказался рынок такси.

Следует поддержать и вывод автора о необходимости внесения изменений в ст. 649 ГК РФ, которые позволят разграничить отдельные виды аренды транспортных средств и охватить тем самым новый вид договора, направленный на обеспечение возможности самозанятым выступать в качестве перевозчиков на рынке такси.

Без сомнения, заслугой диссертанта являются рассуждения и выводы относительно ответственности за нарушение сроков подачи транспортных средств под посадку. Предложенное автором изменение в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта о внесении о дополнении ст. УАТиГНЭТ пунктом 21 весьма ценно и своевременно. Не вызывает вопросов и предложение установить

солидарную ответственность фрахтовщика и службы заказа легкового такси за неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств под посадку.

Важнейшее научное и практическое значение имеют разработанные автором подходы относительно договора об оказании услуг с использованием исполнителем, принадлежащей ему инфраструктуры. Очень интересна мысль автора о том, что использование исполнителем принадлежащей ему инфраструктуры является лишь средством выполнения услуг, суть которых не сводится к передаче инфраструктуры, а проявляется в иных действиях или деятельности исполнителя (информационные услуги, транспортные услуги, услуги оперативного управления и т.п.) (с. 133 диссертации).

Полагаем, что предложенные Тощенко Владимиром Валерьевичем подходы к разграничению, систематизации договоров, опосредующих перевозку такси, очень полезны для систематизации транспортных договоров в целом, а разработанные им подходы к ответственности фрахтовщиков и служб заказа такси могли бы быть использованы и в целях развития как общей теории гражданско-правовой ответственности в целом, так и ответственности участников транспортного процесса, в частности.

В то же время, представленная диссертация вызывает некоторые замечания и вопросы:

1. На с. 77-79 диссертации автор рассуждает о таком отличительном критерии такси как оперативность. В целом соглашаясь с тем, что оперативность принципиально важна для перевозок такси, хотелось бы высказать некоторые сомнения и вопросы. Во-первых, возникает вопрос, почему в диссертации предлагается установить ответственность только за несвоевременную подачу транспортных средств под посадку? Представляется, что и само время перемещения имеет не меньшее значение. Безусловно, оно во многом зависит от дорожной ситуации, но в отсутствие освобождающих фрахтовщика от ответственности обстоятельств, полагаю, было бы целесообразным ввести ответственность и за нарушение срока доставки пассажира (груза) в пункт назначения. Во-вторых, вызывает сомнение предложение закрепить в уставе автомобильного транспорта следующее правило: «Органы местного самоуправления вправе самостоятельно устанавливать предельный срок подачи легкового такси под посадку, который не может превышать 20 минут с момента приема заявки», поскольку время подачи транспортного средства может быть не связано с временем приема заявки, а определяться конкретным временным периодом (подача транспортного средства к конкретному времени). Кроме того, вполне вероятно применение тарифа с более длительным ожиданием транспортного средства.

2. В положении № 4, выносимом на защиту, автором предлагается следующее определение договора фрахтования грузового такси: «по договору фрахтования грузового такси фрахтовщик за плату (таксу) обязуется оперативно осуществить по заказу фрахтователя перевозку груза, не требующего учета фрахтовщиком и принадлежащего фрахтователю, с

гарантией индивидуального подбора и предоставления для этого вместимости одного или нескольких транспортных средств, и выдать груз фрахтователю в пункте назначения». Хотелось бы уточнить, почему диссертант ограничивает допустимый к перемещению груз исключительно таким, который принадлежит самому фрахтователю, а также в чем значение обязанности обеспечить индивидуальный подбор транспортного средства фрахтовщиком и означает ли это, что выбор типа и количества транспортных средств не может быть осуществлен самим фрахтователем?

3. На с. 137-152 диссертации подробно исследованы договорные отношения, складывающиеся между будущим фрахтователем и службой заказа такси (владельцем агрегатора). При этом диссертант приходит к выводам о том, что данные отношения являются организационными, порождают обязанности только у одной стороны – службы заказа легкового такси, направлены не на заключение договора фрахтования легкового такси, а на его исполнение. В связи с этим возникает несколько вопросов.

Во-первых, как, по мнению автора, соотносится данный организационный договор с договором, опосредующим использование программного обеспечения, предлагаемым владельцами агрегаторов к подписанию в своих приложениях?

Во-вторых, почему автор исключает из цели заключения организационного договора заключение договора фрахтования, если в рамках данного договора фрахтователь размещает свой заказ и получает на него акцепт, то есть фактически заключение договора фрахтования есть основная цель договорного взаимодействия между службой заказа такси и фрахтователем? На с. 157 диссертации автор развивает свою мысль и ссылается на то, что «в момент приема заявки от фрахтователя договор фрахтования уже заключен», однако в таком случае возникает вопрос: с кем заключен данный договор, если в этот момент еще не известен фактический перевозчик и своей воли на заключение данного конкретного договора он еще не давал? Означает ли это, что договор фрахтования в таком случае заключается именно с со службой заказа такси, а также то, что служба заказа такси обязана исполнить любую заявку фрахтователя?

Представляется сомнительным утверждение диссертанта о том, что фрахтователь именно акцептует публичную оферту о заключении договора фрахтования, а не сам обращается к потенциальным фрахтовщикам с офертой. Действительно, размещая свой заказ, фрахтователь обычно видит варианты ее его исполнения с примерной стоимостью, однако, данное предложение чаще всего формируется автоматически, без привязки к конкретному фрахтовщику.

Да и в самой работе в этом вопросе усматривается некоторое противоречие. Так, на с. 157 диссертации утверждается, что «служба легкового такси не может организовать заключение договора фрахтования, поскольку в момент приема заявки от фрахтователя договор фрахтования уже заключен». В то время как в положении № 7, выносимом на защиту автор приходит к выводу, что «договор фрахтования легкового такси заключается не

с момента приема заявки от фрахтователя, а с момента ее доведения службой заказа легкового такси до конкретного фрахтовщика (водителя)». В ходе публичной защиты хотелось бы услышать разъяснения относительно данного противоречия.

В-третьих, нет ли оснований признать обязанностью фрахтователя необходимость предоставлять достоверную информацию, необходимую для оформления заказа, за неисполнение которой он может нести в последующем гражданско-правовую ответственность перед службой заказа такси?

4. В качестве логичного продолжения вопроса о моменте заключения договора фрахтования возникает сомнение в целесообразности признать договор фрахтования такси публичным договором. Представляется, что в Законе «О такси» договор фрахтования такси ошибочно называется публичным, а у перевозчиков есть право не принять заказ, размещенный в системе, как минимум, если на это есть объективные причины. В рамках публичной защиты хотелось бы услышать мнение диссертанта относительно целесообразности изменения данного положения закона.

Однако, приведенные критические замечания являются субъективным взглядом официального оппонента, носят дискуссионный характер, могут являться предметом научного спора. Они не умаляют актуальности проведенного исследования, степени обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных В.В. Тощенко в диссертации, их достоверности и новизны и не способны поколебать общий вывод о положительной его оценке.

Имеются все основания утверждать, что диссертация является самостоятельным творческим научным трудом, а заявленные в диссертации задачи решены и цели достигнуты.

Представленное исследование и сформулированные в результате его проведения научные положения о системе договоров перевозок такси автомобильным транспортом, выносимые на защиту, в совокупности можно квалифицировать как научно-квалификационную работу, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для развития юриспруденции (гражданского права). Результаты исследования имеют и важное практическое значение и могут использоваться как в правоприменительной практике, так и в законотворческом процессе при формулировании и дальнейшем совершенствовании гражданско-правовых норм о транспортных договорах.

Предложения и выводы диссертационной работы добротны, аргументированы и достоверны. Они хорошо апробированы на научных форумах и в опубликованных трудах. Количество публикаций в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, соответствует предъявляемым требованиям.

Автореферат отражает содержание диссертации, в нем изложены основные идеи и выводы диссертации, указаны все обязательные сведения.

Представленная диссертация полностью соответствует паспорту научной специальности 5.1.3 – «Частно-правовые (цивилистические) науки»: п. 8. Гражданско-правовое обязательство. Понятие и значение договора. Различные виды договорных и внедоговорных обязательств. Обязательства из семейных правоотношений. Обязательства и договоры, осложненные иностранным элементом. Процессуальные соглашения. Обязательства, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности.

На основании изложенного следует заключить, что диссертационное исследование В.В. Тощенко на тему «Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом» является самостоятельной завершенной научно-квалификационной работой, полностью соответствующей требованиям Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, а ее автор – Владимир Валерьевич Тощенко – заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3 – «Частно-правовые (цивилистические) науки».

Официальный оппонент: Ананьева Анна Анатольевна, доктор юридических наук (специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право), доцент, заведующий кафедрой гражданского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия»

25.11.2024г.

А. Ананьева Анна Анатольевна

ПОДПИСЬ ЗАВЕРЯЮЩЕГО
Специалист по кадрам
Управления кадров



А.А. Ананьева
А.И. Тощенко

Адрес организации места работы:

117418, г. Москва, улица Новочеремушкинская, дом 69

Тел.: +7 (495) 332-53-51

Электронная почта: annaslast@mail.ru

Сайт: <https://rgup.ru>