



САМАРСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
SAMARA UNIVERSITY

УТВЕРЖДАЮ

федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева»

ул. Московское шоссе, д. 34, г. Самара, 443086
Тел.: +7 (846) 335-18-26, факс: +7 (846) 335-18-36
Сайт: www.ssau.ru, e-mail: ssau@ssau.ru
ОКПО 02068410, ОГРН 1026301168310
ИНН 6316000632, КПП 631601001

И.о. Первый проректор - проректор
по научно-исследовательской работе
Самарского университета,
Д.Т.Н., доцент



Прокофьев А.Б.

26.11.2024 года

28 НОЯ 2024

№ 104-6469

На № _____ от _____

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертационную работу 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,
в объединенный диссертационный совет по защите диссертаций
на соискание ученой степени кандидата наук,
на соискание ученой степени доктора наук 99.2.090.02, созданного на базе
Федерального государственного автономного образовательного учреждения
высшего образования «Пермский государственный национальный
исследовательский университет», Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский
государственный университет»

Актуальность темы диссертационного исследования не вызывает сомнений и
предопределяется рядом обстоятельств.

Наука представляет собой могучий двигатель развития общества. Значение
науки в этом смысле невозможно переоценить. Ее развитие способствует появлению
новых знаний, эволюции образования, улучшению качества и повышению уровня
жизни. Именно благодаря научным знаниям решаются глобальные мировые
проблемы и преодолеваются различные сложные моменты в повседневной жизни.
Поэтому большое значение имеет всеобщее осознание значимости науки и
постоянное вовлечение возрастающего числа граждан в различные виды научной
деятельности, формирование грамотных с научной точки зрения индивидуумов,
обладающих навыками и способностью не только накопления новых знаний, но и их
применения на практике.

Учитывая обозначенную ценность научных результатов, наука, в свою очередь, должна отвечать потребностям общества, способствовать его устойчивому справедливому развитию, стремиться повышать актуальность результатов проводимых исследований и их доступность для понимания широкой аудиторией.

Считаем обоснованным вывод диссертанта о том, что перевозка такси является одним из важных секторов рынка транспортных услуг (с. 3 диссертации). В этой связи актуальной остаётся потребность в детальном изучении системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом, поскольку отсутствие такового способно привести к ненадлежащей защите прав и законных интересов участников соответствующих правовых отношений в данной сфере деятельности, а, следовательно, внести определенную нестабильность в упомянутые отношения. Такие исследования должны в полной мере способствовать эффективному юридическому нормированию данных отношений, в том числе по поводу охраны прав и законных интересов лиц, участвующих в правоотношениях по перевозке такси автомобильным транспортом.

Исходя из актуальности темы диссертационного труда, автором поставлены и, как нам представляется, достаточно успешно решены задачи, перечисленные на с. 9 – 10 диссертации, которые отвечают общему замыслу и теме работы. Подходы и методы решения рассмотренных соискателем вопросов и результаты проведенной работы показывают достаточно высокий теоретический и практический уровень подготовки диссертанта, а также его способность успешно разрешать научные проблемы.

Цель и задачи исследования определили логичную структуру работы, состоящую из четырех глав, разделенных на параграфы, структурные элементы диссертационного труда логично взаимосвязаны, взаимообусловлены и их построение подчинено наиболее полному и всестороннему рассмотрению предмета исследования. В качестве положительного момента также можно отметить наличие в конце каждого параграфа итоговых выводов, что свидетельствует о стремлении автора максимально точно сформулировать свою позицию по самым важным и наиболее проблемным вопросам темы.

Стиль и язык диссертации полностью соответствуют характеру работы как научного труда.

При подготовке работы изучены многочисленные труды российских и зарубежных ученых, необходимый нормативный материал и практика его

применения. Диссертационная работа имеет серьезную информационную основу, а приведенные в ней данные обладают необходимой достоверностью. Предложенные автором решения аргументированы и критически оценены по сравнению с другими известными решениями.

Недостаточное количество работ в рассматриваемом аспекте и объеме свидетельствует о невысокой степени научной разработанности темы, восполняемой автором.

Научная новизна труда Тощенко Владимира Валерьевича не вызывает сомнений и заключается в том, что в нем на монографическом уровне проведен детальный комплексный анализ системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом с широким охватом сложных теоретических и практических правовых вопросов в данной сфере. Новизна состоит не только в комплексном теоретико-эмпирическом исследовании проблем, имеющих отношение к данному институту, но и в новации полученных автором результатов, нашедших свое отражение в теоретических и практических выводах и предложениях, наиболее значимые из которых представлены в виде положений, выносимых на защиту (с. 14 – 21 диссертации).

Автор обоснованно начинает изложение вопросов заявленной темы с анализа понятия системы договоров перевозок такси автомобильным транспортом (с. 24 диссертации и далее). С методологической точки зрения в этой части труда весьма положительным является сам подход к изучению поставленных вопросов, что дало возможность диссертанту в дальнейшем выйти на обсуждение иных проблем и сформулировать заслуживающие внимания выводы.

Соискатель рассматривает систему договоров перевозок пассажиров и багажа легковыми такси как особое динамичное образование, объединяющее несколько гражданско-правовых договоров. Анализируя соответствующие положения, автор верно замечает, что «двигателем» транспортного процесса выступают имущественные потребности пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей в перемещении материальных объектов в пространстве с помощью самоходных транспортных средств (с. 34 диссертации).

Положительно следует оценить проведенный диссертантом анализ методологии правового моделирования системы договоров перевозки такси в юридической науке. Содержащиеся здесь выводы не вызывают возражений. В результате автором было предложено понимание системы упомянутых гражданско-правовых договоров (с. 44 диссертации). Диссертант приходит к правильному выводу

о необходимости выделения несколько уровней данной системы: первый уровень представляют собой нормы права о договорах, регулирующие отношения в данной сфере, тогда как на втором уровне находятся гражданско-правовые договоры, которые разворачиваются в третий уровень – уровень договорных условий.

Безусловно, вызывает интерес предложенная автором на странице 53 диссертации классификация системы договоров перевозки в сфере такси, в которую входят следующие договоры: договор фрахтования легкового такси; договор фрахтования грузового такси; договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси; договор службы заказа легкового такси с перевозчиком; договор об организации фрахтования легкового такси.

По нашему мнению, заслуживает поддержки и положительной оценки тезис (с. 70 диссертации) соискателя о том, что наличие либо отсутствие заказа не может являться критерием для разграничения договора перевозки пассажиров и багажа по заказу и договора перевозки легкового такси. Эта идея высказана автором на основе анализа видов перевозок пассажиров и багажа, как в действующем законодательстве, так и в современной цивилистике. Диссертант резонно замечает: в целях правильного определения места договора фрахтования легкового такси в системе договоров перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом необходимо рассматривать регулярные перевозки пассажиров и багажа в качестве перевозок, осуществляемых по установленному маршруту и расписанию, не подлежащих согласованию с пассажиром при заключении договора перевозки, тогда как под нерегулярными перевозками пассажиров и багажа следует понимать перевозки, в которых время отправления и прибытия, а также маршрут следования подлежат согласованию перевозчиком с фрахтователем при заключении договора фрахтования (с. 72 – 73 диссертации).

Важное место в работе занимает исследование договора фрахтования грузового такси (с. 88 диссертации и далее). Здесь автор, прежде всего, изучает особенности структуры договорных связей в рамках перевозки грузовым такси. Выводы диссертанта по этой части работы следует признать заслуживающими внимания, несмотря на то, что не со всеми из них можно согласиться.

Не вызывает возражений тезис соискателя о том, что оператор железнодорожного подвижного состава и исполнитель по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси могут быть объединены одним родовым понятием – владелец транспортных средств

(с. 102 диссертации). Согласно с тем, что по договору об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование для осуществления деятельности по перевозке легковыми такси и обязуется выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой пассажира и багажа без оказания услуг по управлению транспортным средством (с. 109 диссертации).

Автор также верно отмечает, что сущность услуг, оказываемых службой заказа легкового такси перевозчику, заключается в организации выполнения услуг, связанных с перевозкой пассажира: прием заявок от фрахтователя и доведения их до перевозчика, организация подачи транспортных средств под посадку, оперативное управление фрахтованием, передача информации от фрахтователя фрахтовщику и наоборот, передача денежных средств, полученных от фрахтователя фрахтовщику, а в необходимых случаях – осуществление возврата денежных средств фрахтователю (с. 124 – 125 диссертации).

В ходе анализа правовых проблем, связанных с использованием инфраструктуры автомобильного транспорта, соискатель на с. 130 диссертации обоснованно указывает на собирательный характер понятия транспортной инфраструктуры, в которое может входить и дорожная инфраструктура, и объекты энергетики, которые одновременно можно отнести к инфраструктуре энергетической, и объекты и средства связи, составляющие инфраструктуру связи. По мнению диссертанта, с которым следует согласиться, предоставление перевозчикам возможности использовать мобильные приложения и цифровые платформы для размещения заказов на перевозку и для принятия заявок от пассажиров, является ничем иным, как предоставлением доступа к транспортной инфраструктуре (с. 131 диссертации).

Интересной, хотя и не бесспорной, является позиция соискателя относительно квалификации услуг, оказываемых в рамках договора между перевозчиком такси и службой заказа легкового такси, являющейся агрегатором такси, в качестве разновидности услуг с использованием исполнителем принадлежащей ему транспортной IT-инфраструктуры (с. 134 диссертации). Однако, совершенно очевидно, что содержащиеся в работе соображения по данному вопросу являются новаторскими, заслуживают одобрения и являются серьезной доктринальной основой для дальнейших научных и практических разработок в этой сфере.

Не вызывает возражений позиция диссертанта, согласно которой с момента передачи денежных средств за перевозку фрахтователем службе заказа такси его обязанность произвести оплату по договору фрахтования является выполненной. Поскольку такие действия службы заказа легкового такси приводят к прекращению обязанности фрахтователя с момента приема денежных средств, их следует считать юридическими, а не фактическими действиями (с. 142 диссертации).

В целом следует одобрить проведенное автором исследование новой договорной конструкции – договора об организации фрахтования легкового такси (с. 156 – 172 диссертации). В литературе, к сожалению, названная договорная конструкция обделена вниманием, поэтому сама постановка соискателем проблемы существования упомянутой договорной конструкции уже обладает новизной. При этом мнение диссертанта относительно целого ряда вопросов, касающихся юридических характеристик договора об организации фрахтования легкового такси, может быть положительно оценено.

Как и всякий труд научно-исследовательской направленности, рецензируемая диссертация не лишена определенных недостатков и спорных положений, к числу которых отнесем следующее.

1. Полагаем, что недостаточно обоснованно сводить роль службы заказа легкового такси исключительно к организации исполнения договора фрахтования легкового такси, поскольку эта служба играет важную роль и в заключении договора фрахтования (положение № 6, выносимое на защиту). Как говорит сам диссертант, договор фрахтования заключается путем передачи службой заказа соответствующей заявки и моментом его заключения является доведение заявки до конкретного фрахтовщика (водителя). Более того, в определении договора об организации фрахтования легкового такси прямо закрепляется обязанность службы заказа такси передать заявку фрахтователя на перевозку легковым такси фрахтовщику и предлагается установить ответственность службы перед фрахтователем (пассажиром) за несвоевременную передачу или непередачу заявки перевозчику (водителю) легкового такси (положение № 9, выносимое на защиту).

2. Хотелось бы услышать мнение автора о возможности расширения случаев солидарной ответственности фрахтовщика и службы заказа легкового такси (а не только за неподачу или несвоевременную подачу транспортных средств), исходя из того, что такая служба более доступна для фрахтователя.

Далее, в работе как в отношении службы заказа такси, так и фрахтовщика предлагается применять такую меру гражданско-правовой ответственности как штраф (например, положение № 9, выносимое на защиту; с. 79 диссертации). В связи с этим возникает вопрос о том, к какому виду неустойки эта мера относится, учитывая то, что за фрахтователем, в частности, признается право взыскать также и убытки (за несвоевременное предоставление легкового такси под посадку).

3. Автор на с. 134 диссертации приходит к выводу о том, что услуги, оказываемые в рамках договора между перевозчиком такси и службой заказа легкового такси, являющейся агрегатором такси, представляют собой разновидность услуг с использованием исполнителем принадлежащей ему транспортной IT-инфраструктуры. Диссертант справедливо отмечает, что предметом аренды могут быть только вещи, а не объекты интеллектуальной собственности, в рамках данных правоотношений экземпляр программы пользователю не предоставляется, он хранится на сервере, на котором хранятся и обрабатываются данные, причем пользователь может использовать ПО опосредованно, через сервис облачных услуг.

Полагаем, что автором не учтены два важных аспекта. Во-первых, право использования программного обеспечения как охраняемого законом результата интеллектуальной деятельности передается по условиям лицензионного (сублицензионного) договора, что следует из ст.ст. 1235 – 1238 ГК РФ, т.е. на основе самостоятельной договорной формы, не сводимой к возмездному оказанию услуг. Во-вторых, из буквального толкования норм ст. 606 ГК РФ следует, что по договору аренды имущество может быть предоставлено только во временное пользование, без передачи правомочия владения. Соответственно, на практике получили определенное распространение договоры аренды дискового пространства на серверах, в рамках которых арендатору передается в пользование лишь часть дискового пространства, тогда как сам сервер не выбывает из владения арендодателя. Таким образом, хранение данных на сервере возможно и в рамках арендных правоотношений.

С учетом изложенных выше соображений на защите хотелось бы услышать дополнительные аргументы в пользу квалификации отношений между перевозчиком такси и службой заказа легкового такси, являющейся агрегатором такси, именно в качестве разновидности услуг с использованием исполнителем принадлежащей ему транспортной IT-инфраструктуры, а не в качестве смешанной правовой конструкции, содержащей элементы нескольких договоров.

4. На с. 175 - 176 диссертации автор указывает на возможность квалификации договора между перевозчиками легкового такси в качестве рамочного организационного, поскольку, во-первых, он направлен на организацию исполнения на систематической основе договоров фрахтования легкового такси, а, во-вторых, не является имущественным, поскольку договорный перевозчик не платит своих денег за оказание услуг фактическому перевозчику, а лишь передает ему денежные средства, полученные от заказчика по договору фрахтования корпоративного такси.

В цивилистической науке вопросы о понятии, признаках и видах организационных договоров остаются дискуссионными. В частности, существует подход, согласно которому организационный договор представляет собой взаимное соглашение двух и более сторон, которое направлено на организацию, упорядочивание взаимоотношений и создание предпосылок, необходимых и достаточных для вступления его участников в иные общественные отношения имущественного характера.

На защите хотелось бы услышать авторскую позицию относительно дефиниции организационного договора применительно к избранной им теме исследования.

Приведенные выше замечания и пожелания не влияют на общую положительную оценку проведенного научного исследования. Представленная работа свидетельствует о глубоком осмыслении автором темы, выполнена на высоком теоретическом уровне и имеет большую практическую значимость. Диссертационное исследование проведено на основе анализа широкой базы нормативных актов и литературных источников, с привлечением достаточного объема практического материала.

Целый ряд теоретических выводов в диссертационном труде сопровождается ссылкой на материалы судебной практики. Благодаря такому приему, диссертация представляет собой не только фундаментальное доктринальное исследование, но и является работой правоприменительной направленности.

Результаты и выводы данного исследования имеют весомое значение для науки гражданского права, могут быть применены при дальнейшем изучении недостаточно разработанных теоретических и практических проблем в сфере транспортного права, а также использованы в законотворчестве и правоприменении, в частности, при рассмотрении судами конкретных дел, в процессе преподавания курса «Гражданское право» и специальных курсов, связанных с правовым регулированием в сфере транспорта, в юридических вузах и на юридических факультетах, а также послужить

основой для подготовки научно-практических комментариев к соответствующему нормативному материалу, иной научной, учебной и методической литературы по указанным курсам, равно как и для повышения квалификации практикующих юристов.

В опубликованных по теме исследования трудах автора отражены основные положения диссертации. Автореферат в полной мере позволяет судить о содержании диссертационной работы.

Диссертация Тощенко Владимира Валерьевича на тему: «Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом» является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение задачи, имеющей существенное значение для дальнейшего развития знаний в сфере гражданского права. В работе изложены новые научно обоснованные подходы и решения, представляющие высокую теоретическую и практическую ценность.

Диссертация представляет собой завершенное и самостоятельное исследование, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора в науку гражданского права.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что диссертация Тощенко Владимира Валерьевича на тему: «Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом» представляет собой завершенную научно-квалификационную работу, в которой на основании лично выполненного автором исследования решена научная проблема, имеющая важное значение для развития гражданско-правовой отрасли знаний, и соответствует требованиям абзаца второго пункта 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842, а ее автор – Тощенко Владимир Валерьевич заслуживает присуждения ему искомой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. – Частно-правовые (цивилистические) науки.

Настоящий отзыв подготовлен кандидатом юридических наук (диссертация защищена по специальности 12.00.03 - Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право), доцентом кафедры гражданского и предпринимательского права юридического института ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П.

Королева» Максимкиным Яковом Александровичем (443011, г. Самара, ул. Академика Павлова, д. 1; (846) 337-99-71; cl-su@mail.ru).

Отзыв обсужден и одобрен на заседании кафедры гражданского и предпринимательского права юридического института ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева» 25.11.2024 г. (протокол № 5).

Доцент кафедры гражданского и предпринимательского права ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева», кандидат юридических наук, доцент

Максимкин Яков Александрович

И.о. заведующего кафедрой гражданского и предпринимательского права ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева», кандидат юридических наук, доцент

Рузанова Валентина Дмитриевна

26.11.2024 г.

Полное наименование: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева»

Сокращенное наименование: Самарский университет

Почтовый адрес: 443086, г. Самара, ул. Московское шоссе, д. 34

Телефон: (846) 335-18-26

E-mail: ssau@ssau.ru

Веб-сайт организации: <https://ssau.ru>

