

В Диссертационный совет ФГБОУ ВО
«Российская академия народного хозяйства
и государственной службы
при Президенте Российской Федерации»
119571, г. Москва, проспект Вернадского, д.84.

**Отзыв официального оппонента, члена диссертационного совета
на диссертацию Бутаковой Надежды Александровны
по теме «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ПРЯМОЙ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ»,
представленную на соискание ученой степени
доктора юридических наук по специальности
12.00.03 - гражданское право; предпринимательское право;
семейное право; международное частное право.**

Представленная на соискание ученой степени доктора юридических наук диссертация посвящена актуальной теме – исследованию проблемы правового регулирования прямой смешанной (мультимодальной) перевозки грузов, в рамках которой выявляется правовая природа договоров, опосредующих эти перевозки, и систематизируются возникающие правоотношения. Обязательства, вытекающие из прямой смешанной перевозки грузов, являются важнейшей составной частью системы транспортных договоров. Эффективность функционирования таких обязательств неразрывно связана с качеством их правовой организации. Для оптимального регулирования сложных и специфических общественных отношений в сфере прямых смешанных (мультимодальных) перевозок грузов необходима совокупность развитых правовых норм, отражающих современные тенденции в сфере транспорта. Обеспечить необходимое функционирование данной группы общественных отношений способна лишь должным образом упорядоченная, организованная совокупность правовых норм, имеющая определенную систему. Следует признать, что сама системность обязательств по прямым смешанным (мультимодальным) перевозкам грузов остается малоизученной проблемой. Во многом это связано с отсутствием должного внимания к входящим в систему

обязательств по прямым смешанным (мультимодальным) перевозкам грузов структурным элементам, к числу которых, безусловно, относятся содержание обязательств по прямым смешанным (мультимодальным) перевозкам грузов.

Актуальность темы исследования обусловлена также значительными трудностями, связанными с пониманием и практическим применением имеющихся правовых норм, регламентирующих обязательства по прямым смешанным (мультимодальным) перевозкам грузов. До сих пор не принято ни одного унифицированного международного акта, а в России нет специального национального закона, регулирующего прямые смешанные перевозки грузов. Вместе с тем, даже если такой закон будет принят в обозримом будущем, это нисколько не умалит актуальности исследования, а, скорее, наоборот, она возрастёт, поскольку представленная работа содержит детальный комплексный анализ международно-правового режима прямых смешанных перевозок грузов в соотношении с российской цивилистической доктриной и правовой наукой ведущих зарубежных государств. Проведённое исследование по теме диссертации является значимой теоретической основой для совершенствования российской нормативной базы и правоприменительной практики в области мультимодальных отношений, чем и определяется ее значимость для науки гражданского и предпринимательского права.

Как международное, так и национальное российское транспортное право, регулирующее перевозки в прямом смешанном сообщении, во многом требует переосмысления и серьёзной модернизации, поскольку отличается несовершенством, несогласованностью и противоречивостью многих норм. Это зачатую порождает неопределённость в правах и обязанностях грузоотправителей и перевозчиков при осуществлении прямых смешанных перевозок грузов, особенно в области установления размера ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, что нередко приводит к возникновению споров, препятствует нормальному грузообороту. Поэтому исследование правовой природы и

содержания договоров в сфере прямой смешанной перевозки грузов является актуальным не только с теоретической, но и с практической точки зрения.

В настоящее время отсутствует единая и общепризнанная концепция правового регулирования прямой смешанной перевозки грузов. Исходя из этого, представленное исследование концептуальных основ гражданско-правовой и предпринимательской регламентации обязательств в сфере прямой смешанной перевозки грузов представляет несомненный теоретический и практический интерес.

Правильно определенные предмет и объект исследования, его цели и задачи, а также избранные методы исследования, позволили диссертанту верно расставить акценты, убедительно аргументировать положения и выводы, выносимые на защиту и решить поставленную им теоретическую задачу, имеющую существенное значение для науки гражданского права.

Следует отметить и приветствовать глубокий и всесторонний анализ автором большого количества международно-правовых актов, актов рекомендательного характера и национального законодательства России. Диссертант значительную часть работы посвящает системному исследованию международных конвенций в сфере перевозок. Особую ценность представляет вводимая в диссертации в широкое научное обсуждение новая монографическая и иная зарубежная литература по избранной теме.

Значимыми для цивилистической науки, являются разработанные диссертантом оригинальные понятие и критерии договора прямой смешанной (мультимодальной) перевозки грузов. Для науки гражданского права представляется важным и ценным исследование автором собственной конструкции договора прямой смешанной (мультимодальной) перевозки грузов, правового статуса оператора такой перевозки. Автором также разработана и предложена для применения «добровольная» модель документа по оформлению прямых смешанных перевозок грузов.

Положения, выносимые на защиту, обоснованы, сформулированы автором ясно, содержат важные для гражданско-правовой науки тезисы и обладают необходимой научной новизной. Работа содержит смелые и сущностные научные выводы, в определенной степени меняющие общие сложившиеся представления о понимании договора перевозки грузов в рамках смешанной перевозки.

Диссертация представляет собой глубокое исследование всех основных аспектов правового регулирования перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Ее содержание выстроено достаточно логично, следуя достижению поставленных автором целей и задач.

В первой главе анализируются правовые основы перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Автор характеризует прямую смешанную перевозку грузов как вид предпринимательской деятельности, исследует роль российского материального права и коллизионных норм в ее регулировании. Особое внимание уделяется эволюции системы международной унификации режима международной прямой смешанной перевозки грузов и проблематике применения унимодалных транспортных конвенций при ее регулировании.

Во второй главе исследовано договорное регулирование прямой смешанной перевозки грузов. Автор рассматривает организационные начала в договоре прямой смешанной перевозки грузов и формулирует правовую конструкцию этого договора в качестве организационного.

Третья глава посвящена детализации правовых характеристик договора прямой смешанной перевозки грузов, его особенностям, формам и способам заключения, обосновывается самостоятельное место этого договора в системе транспортных договоров. Отдельно формулируются особый правовой статус и функции оператора прямой смешанной перевозки как стороны указанного договора.

В четвертой главе анализируются правовые последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения договора прямой смешанной перевозки

грузов, в том числе ответственности оператора и перевозчика при прямой смешанной перевозке грузов.

Подытоживая вышесказанное, необходимо отметить, что содержание диссертации Н.А.Бутаковой дает основания для ее характеристики как актуальной работы, обладающей научной новизной, в которой содержится решение задач, имеющих существенное значение для науки гражданского права. Диссертация представляет собой системный научный труд, выполненный на высоком теоретическом уровне. Научные положения, выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, являются теоретически обоснованными и достоверными.

Следует обратить внимание на опубликования автором большого количества научных трудов по теме диссертационного исследования, что характеризует Н.А.Бутакову как ученого, активно и плодотворно работающего в избранном направлении. Соискатель показала себя квалифицированным ученым, способным отстаивать свою научную позицию.

Диссертация в целом производит благоприятное впечатление.

Автором впервые рассмотрены многие вопросы, не подвергавшиеся ранее монографическим исследованиям. С большинством положений, выносимых на защиту, можно согласиться. Однако, как и во всяком другом творческом исследовании, в диссертации имеются некоторые дискуссионные положения, требующие уточнения и научного обсуждения.

1. В диссертации прямая смешанная перевозка рассматривается как договорное отношение, которое включает в себя разнообразные услуги, связанные с организацией процесса перевозки грузов двумя и более видами транспорта по единому документу. При этом к указанным услугам автор относит и саму перевозку: «перевозка, как таковая, является частью того спектра услуг, который предлагается в рамках мультимодальной перевозки» (стр.190). Такое смешение организационных и имущественных отношений

порождает внутреннее противоречие тезиса, поскольку перевозка грузов сама по себе представляет имущественный процесс перемещения грузов, отличный от действий по ее возможной организации.

2. Н.А. Бутакова в положении № 3 доказывает, что правоотношение по прямой смешанной перевозке является единым правоотношением, складывающимся из нескольких разновременно возникающих правоотношений. При этом в работе каждое из этих отдельных правоотношений (основное и вспомогательные) характеризуется как комплексное, т.е. в свою очередь состоящее из совокупности простых правоотношений. В итоге получается, что правоотношение по прямой смешанной перевозке представляет собой некую «матрешку», в которую входят многочисленные правоотношения. Если следовать изложенной логике автора, то правоотношение по прямой смешанной перевозке по существу является составным, а не единым. К тому же автор иногда называет его комплексным. В связи с изложенным требуется уточнить, рассматривается ли правоотношение по прямой смешанной перевозке в качестве единого, состоящего, хотя и из отдельных, но внутренне взаимосвязанных элементов, либо это составное правоотношение, в которое входят самостоятельные правоотношения по приему, перевозке груза, его перегрузке, перевалке, хранению, страхованию, выдаче, и т.д.

3. Определяя правовую конструкцию договора прямой смешанной перевозки грузов автор квалифицирует его как организационный договор смешанного типа или смешанный договор *SuiGeneris* («уникальная правовая конструкция»), а в итоге, как «отдельный вид договора», «регулирующий различного рода отношения». При этом автор подчеркивает, что его «точно нельзя назвать разновидностью договора перевозки» (стр.163). Однако, если это смешанный договор, то к отношениям сторон по нему применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся

в смешанном договоре (п.3 ст.421 ГК РФ). Как бы автор не хотел абстрагироваться от отдельного обязательства по перевозке, этого сделать не удастся. Т.е. внутри этого сложного правоотношения имеются в том числе обязательства по перевозке, носящие имущественный характер. В диссертации признается, что в данном случае «организационные отношения будут неразрывно связаны с имущественными правоотношениями» (стр.180). Из этого логично следует вывод о том, что договор прямой смешанной перевозки грузов – это правовая абстракция, в реальной жизни он распадается на организационные и имущественные обязательства, отдельные договоры, т.е. он не может быть исключительно организационным, и в юридическом смысле у него нет предметного единства, позволяющего признать его отдельным самостоятельным организационным видом договора. К тому же смешанный договор предполагает неизменный субъектный состав, а предлагаемый единый договор прямой смешанной перевозки грузов характеризуется многосубъектностью, возможностью вступления в правоотношения различных субъектов на разных стадиях перевозочного процесса, что разрушает конструкцию единого смешанного договора.

Следует заострить внимание и на том, что из самого определения договора мультимодальной перевозки, изложенного в диссертации, следует, что его основным предметом является именно перевозка, а не ее организация: «договор мультимодальной перевозки - это самостоятельный договор перевозки грузов, влекущий или разрешающий перевозку двумя и более видами транспорта» (стр.203). При этом автор дополнительно подчеркивает, что «перевозка – это всегда отдельное обязательство, которое формируется по соглашению сторон» (стр.210).

Приведенные сомнения касаются и вывода о консенсуальности предлагаемого вида договора (положение № 6). Автор исходит из того, что договор прямой смешанной перевозки грузов всегда основан на предварительном согласовании всех условий перевозки, вида транспорта, мест перевалки и т.п., а «мнение о реальности договора мультимодальной

перевозки ошибочно» (стр.189). «Не представляется возможным охарактеризовать договор мультимодальной перевозки, как реальный договор, уже потому, что основной задачей оператора является организация перевозки, слежение за грузом, а не фактическое обладание им» (стр.189). Однако, реальный договор перевозки груза по российскому законодательству (ст.785 ГК РФ) допускает перевозку груза в прямом смешанном сообщении, что не предполагает предварительного согласования и детализации всех условий перевозки. В данном случае обязательство по смешанной перевозке возникает в момент, когда отправитель вверяет перевозчику груз, т.е. носит реальный характер. Это означает, что не всякий договор прямой смешанной перевозки грузов носит консенсуальный характер. В диссертации имеется характерная ссылка на мнение В.В. Витрянского, который квалифицирует договор перевозки в прямом смешанном сообщении «как реальный договор с определенной спецификой» (стр.184). В этой связи сложно уяснить, как будучи консенсуальным и организационным, «договор мультимодальной перевозки поглощает в себе несколько видов перевозки, которые являются реальными договорами в рамках мультимодальных организационных отношений» (стр.189).

4. В положении № 4 утверждается, что «единственным правовым регулятором правоотношений по прямой смешанной перевозке» является гражданско-правовой договор, в качестве которого признается договор прямой смешанной перевозки грузов. На стр.163 подчеркивается, что «договор, как разновидность правового акта, в то же время выступает средством правового регулирования правоотношений». Вместе с тем, известно, что правовыми регуляторами отношений являются нормативные правовые акты, нормативные правовые договоры, правовые обычаи и судебные прецеденты. Очевидно, следует различать договор как сделку (правоотношение, документ), и как правовой регулятор общественных отношений. Действительно, договор рассматривается как одно из основных

средств регулирования гражданско-правовых отношений. Однако, полагаю, что договор (сделку), как фактические действия сторон, не следует отождествлять с правовым регулятором отношений между ними.

В этой связи следует также пояснить вывод о том, что договор прямой смешанной перевозки как регулятор самостоятельно формирует систему транспортных договоров, связанных между собой.

5. В диссертации определяется правовой статус такой новой многофункциональной категории как оператор прямой смешанной перевозки грузов. Автор, признавая «крайне противоречивым» этот статус, полагает, что «оператор одновременно может действовать в качестве перевозчика, экспедитора и отправителя груза» (положение № 10). В то же время на стр.205 утверждается, что оператор «выступает в качестве перевозчика по договору». И тут же говорится, что он «заключает договоры с фактическими перевозчиками, рассчитывается с ними за выполненную работу и несет ответственность перед своим клиентом за груз на всем пути следования». Возникает вопрос: если оператор сам не осуществляет перевозку, то не обладает ли он в таком случае правовым статусом экспедитора, а не перевозчика? Автор сам оговаривается, что оператор, не эксплуатирующий каких-либо транспортных средств, является классическим посредником, которого называют экспедитором (стр.206). Действительно, в соответствии со ст.801 ГК РФ договором транспортной экспедиции могут предусматриваться довольно широкие обязанности экспедитора, направленные на организацию перевозки грузов. Как и упомянутый оператор, экспедитор также может брать на себя аналогичные обязанности: организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также любые другие обязанности, так или иначе связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг экспедитор может выполнять

иные необходимые для доставки груза операции (получать требующиеся для экспорта или импорта документы, выполнять таможенные и иные формальности, проверять количество и состояние груза, осуществлять его погрузку и выгрузку, оплачивать пошлины, сборы и другие расходы, хранить груз, получать его в пункте назначения, выполнять любые операции и услуги, предусмотренные договором экспедиции).

В качестве основного аргумента против отождествления статуса оператора и экспедитора диссертант ссылается на то, что «экспедитор только организует перевозки, действует от имени, по поручению и за счет своего клиента и несет ответственность за порчу или утрату груза только в том случае, если они произошли по его вине». А «что касается оператора, то при организации перевозки он чаще выступает от своего имени, но за счет клиента, соответственно и рамки его ответственности во многом шире, нежели у экспедитора» (стр.206). Не очень убедительная позиция, поскольку ГК РФ предусматривает две модели действий экспедитора – от имени клиента или от своего имени.

Данная позиция автора, основанная на различиях экспедиторского и операторского бизнесов требует пояснений. Каковы сущностные отличия экспедиторской деятельности и деятельности по организации мультимодальной перевозки, соответственно чем принципиально отличается правовой статус оператора прямой смешанной перевозки грузов и экспедитора? Тем более, что сам автор делает вывод: «постепенно экспедиторы, увеличивая набор предоставляемых услуг, перерастают в операторов мультимодальной перевозки» (стр.295).

6. В диссертации анализируются правоотношения, возникающие между оператором прямой смешанной перевозки и его контрагентами, которые нанимаются оператором «для фактического выполнения своих обязанностей по перевозке» (стр.204). Данные субъекты в работе именуются субподрядчиками. Однако, договор перевозки и иные, связанные с ним

обязательства (приемка, перегрузка, хранение и т.п.), в доктрине, как правило, относятся к категории договоров об оказании услуг. И на стр.256 автор это подтверждает: «договор мультимодальной перевозки ... традиционно, как собственно и классический договор перевозки, относится к группе услуг», «его следует отнести к сфере услуг» (стр.190). В этой связи остается вопрос о том, к какому типу (подрядному или об оказании услуг) относятся договор смешанной перевозки грузов и связанные с ним договоры, соответственно каков правовой статус контрагентов оператора по данным договорам (это соисполнители или субподрядчики)?

Изложенные замечания ни в коей мере не умаляют общей весьма положительной оценки представленного диссертационного исследования, тем более, что сами замечания являются дискуссионными. Работа выполнена на очень высоком научно-теоретическом уровне и имеет большое практическое значение.

Диссертация Н.А.Бутаковой представляет собой самостоятельное, комплексное, внутренне согласованное исследование, соответствующее требованиям, предъявляемым к докторским диссертациям. Все вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что диссертация Н.А.Бутаковой на тему «Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов», выполненная на кафедре «Правового обеспечения рыночной экономики» Института государственной службы и управления РАНХиГС, отвечает требованиям, предъявляемым Положением о совете по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, доктора наук в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации и Порядком присуждения ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени доктора

юридических наук по специальности 12.00.03 - гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право.

Официальный оппонент:

член диссертационного совета РАНХиГС,
доктор юридических наук,
профессор кафедры предпринимательского права
Юридического факультета
Московского государственного университета
имени М.В. Ломоносова

Вайпан Виктор Алексеевич

«11» февраля 2021 г.

ПОДПИСЬ

УДОСТОВЕРЯЮ

«11» 02 2021 г.



Специальность, по которой официальным оппонентом защищена докторская диссертация: 12.00.03 – «гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право»

Адрес места работы:

Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова» (Юридический факультет). Адрес: 119991, г. Москва, ул. Ленинские горы, д. 1, стр. 13, 4-й учебный корпус МГУ имени М.В. Ломоносова. Телефон организации: + 7 (495) 939-29-03. E-mail организации: office@law.msu.ru. Web-сайт организации: <http://www.law.msu.ru/>