

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



Родилась в г. Сумы 18 ноября 1927 г. В 1949 г. окончила Московский юридический институт (МЮИ). В октябре 1952 г. защитила кандидатскую диссертацию по специальности «Гражданский процесс». В 1986 г. — диссертацию на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности «Хозяйственное право и арбитражный процесс». В 1988 г. присвоено ученое звание профессора. В 2006 г. Указом Президента РФ присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки Российской Федерации». С 1955 по 1964 г. работала в качестве юрисконсультта. В частности, с 1959 по 1964 г. — в системе Министерства путей сообщения СССР. С 1964 г. по настоящее время работает в Институте государства и права Российской академии наук. Является заведующей сектором гражданского права, гражданского и арбитражного процесса. Руководит аспирантами и докторантами. Автор свыше 140 научных работ в сфере правового регулирования экономики, в частности, транспортного права, а также по гражданскому и арбитражному процессу, является одним из редакторов и соавтором трехтомного Комментария к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Является членом экспертного совета по гражданскому законодательству и смежным отраслям при Председателе Государственной Думы РФ, членом Научно-консультативного совета при Высшем Арбитражном Суде РФ, членом Научно-консультативного совета при Федеральном арбитражном суде Московского округа, арбитром Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП РФ, заместителем председателя и арбитром Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ, судьей ряда третейских судов. Награждена Высшей юридической премией «Фемида».

На вопросы главного редактора журнала «ЗАКОН» Яна Пискунова отвечает **заслуженный деятель науки РФ, доктор юридических наук, профессор, заведующая сектором гражданского права, гражданского и арбитражного процесса Института государства и права Российской академии наук Тамара Евгеньевна АБОВА**

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ ПЕРЕВОЗКИ: ПРОБЛЕМЫ И ПРОБЕЛЫ

— Что, с Вашей точки зрения, изменилось в отношениях по перевозке грузов, когда на смену перевозчикам — государственным унитарным предприятиям пришло ОАО «РЖД» со стопроцентным государственным капиталом?

— Прежде всего изменился субъект. На смену государственным предприятиям пришло частное — ОАО «РЖД». Все имущество, которое принадлежало государственным предприятиям — железным дорогам и находилось на их балансе, в настоящее время передано ОАО «РЖД» (путем внесения в уставный капитал последнего). Имущество ОАО «РЖД» имеет свои особенности. Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» установлены три правовых режима этого имущества. Часть имущества вообще не может находиться в гражданском обороте — речь идет об активах, связанных прежде всего с оборонными целями; определенное имущество может продаваться, но с разрешения Правительства Российской Федерации, тре-

тъя категория — имущество, которым ОАО «РЖД» может распоряжаться по своему усмотрению.

При этом 100% акций ОАО «РЖД» принадлежат государству. А что такое стопроцентное участие государства? Это означает, что члены совета директоров, президент ОАО — все это представители государства. Именно они управляют ОАО и принимают соответствующие решения. Тем не менее ОАО остается частной коммерческой организацией. Именно оно обладает правом собственности на все полученное им от железных дорог и приобретенное в дальнейшем в собственность имущество. Государство в лице своих представителей управляет ОАО «РЖД», но не является его собственником.

Новое также состоит в разделении функций управления транспортом и хозяйственной деятельности. Обе эти функции были у Министерства путей сообщения РФ, что было верно в советские времена, однако в современной России — рудимент прошлого. Сейчас МПС нет. Функцию управления, скорее, координации, выполняет Министерство транспорта РФ, а хозяйственную деятельность, прежде всего перевозки, — ОАО «РЖД». Это, пожалуй, основное отличие.

Одна из целей образования ОАО «РЖД» состояла в создании конкурентной среды в сфере перевозок. Имелось в виду появление, кроме ОАО «РЖД», иных перевозчиков на рынке перевозочных услуг грузов и пассажиров. Но эта задача пока не реализована. Пока не видно таких конкурентов, которые могли бы соперничать с ОАО «РЖД» в части, относящейся к перевозке грузов и пассажиров. Я не знаю, кто наряду с ОАО «РЖД» мог бы принять на себя обязательство доставить, например, груз из пункта отправления в пункт назначения по магистральным железнодорожным путям и был бы указан в качестве такового в транспортном документе. В настоящее время ОАО создает дочерние компании — акционерные общества, которым передается часть имущества ОАО «РЖД». Например, дочерняя компания, управляющая пригородным сообщением в границах Московского филиала ОАО «РЖД». Но кто ей конкурент?

Следующее отличие — потеря юридической самостоятельности теми железными дорогами, которые раньше были юридическими лицами и самостоятельными перевозчиками. Сейчас такие дороги занимают положение филиалов, подразделений ОАО «РЖД». Это изменение существенно с юридической точки зрения, потому что статус филиала отличается от статуса самостоятельной организации. Филиал действует на основании утвержденного положения о нем, правда, я никогда не видела этого положения, не знаю даже, было ли оно опубликовано.

Однако с хозяйственной точки зрения эти изменения не так уж существенны. Когда дороги были юридическими лицами и ими руководило МПС, очень многие функции, связанные с деятельностью и имуществом железных дорог, выполняло именно МПС. Кто осуществлял приобретение подвижного состава для дорог? МПС в лице его главных управлений заключало договоры поставки на приобретение подвижного состава. За счет каких средств осуществлялось капитальное строительство дорог? За счет средств, выделяемых финансовым управлением МПС. У кого аккумулировались средства, уплаченные железным дорогам грузо-отправителями (грузополучателями)? Там же, в МПС. Поэтому формально самостоятельные железные дороги фактически в основной своей деятельности не обладали той степенью экономической свободы, которая была присуща иным юридическим лицам. Сейчас филиалы ОАО «РЖД» наделяются необходимыми для их деятельности средствами и в принципе выполняют те же самые функции в области перевозок, что и самостоятельные железные дороги, но юридически они это делают от имени ОАО «РЖД».

Пожалуй, одним из наиболее существенных изменений является появление нового, наряду с перевозчиком, субъекта отношений — владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта с целью разделения функций между перевозчиком и владельцем инфраструктуры. Вся инфраструктура железнодорожного транспорта по идее реформы должна была сосредоточиваться в руках владельца инфраструктуры. Он должен был ею управлять, владеть и распоряжаться, вступать с перевозчиком и потребителями его услуг в самостоятельные отношения по поводу использования инфраструктуры железнодорожного транспорта. Задача перевозчика — перевозить пассажиров, их багаж и грузы. Для этого в его владение, пользование и распоряжение переданы вагоны и контейнеры для обеспечения основной функции — перевозки грузов и пассажиров. Перевозчик и владелец инфраструктуры должны были заключать договоры, позволяю-

ИНТЕРВЬЮ
НОМЕРА

щие первому пользоваться инфраструктурой железнодорожного транспорта. А что получилось: законодательно эти функции разделены, но организационно и перевозчик, и владелец инфраструктуры — это ОАО «РЖД». Соответственно повисли в воздухе правила, определяющие взаимоотношения между перевозчиком и владельцем инфраструктуры. Я не уверена, но, кажется, 1—1,5 года назад в договорно-правовом управлении ОАО «РЖД» мне сказали, что ни одного договора между перевозчиком и владельцем инфраструктуры нет. Да и не может быть, поскольку владелец основной инфраструктуры железнодорожного транспорта — ОАО «РЖД» и оно же перевозчик.

Основным неприятным последствием такого разделения функций и имущества является то, что перевозчик как сторона договора перевозки сегодня объективно не может отвечать за сохранность груза так, как он отвечал раньше. Железнодорожные станции и магистральные пути принадлежат не перевозчику, а владельцу инфраструктуры. У перевозчика практически нет реальных возможностей полностью обеспечить сохранность груза в пути следования. Видимо, поэтому Устав железнодорожного транспорта РФ ответственность за сохранность груза в пути, за погрузку его в вагоны и контейнеры (даже на станциях отправления) практически возложил на грузоотправителя.

Поясню на примере. В утратившем силу Транспортном уставе железных дорог была норма следующего содержания: если груз отправлялся со станции железной дороги и станция осуществляла погрузку груза, ставила свою пломбу, железные дороги несли ответственность за сохранность груза в пути. По прибытии такого груза на станцию назначения перевозчик обязан был проверять состояние груза во всем составе. А сейчас? Сейчас погрузку груза обязан осуществлять грузоотправитель, возможно, через своих транспортных экспедиторов, а те через владельца инфраструктуры по соглашению с ним. Но юридически осуществляет погрузку груза в вагоны отправитель, и он за нее ответствен. Почти всегда, независимо от того, осуществлялась ли погрузка на подъездных путях или на станции отправления, пломбу на вагоны и контейнеры ставит отправитель. А что это значит, когда груз прибывает на место? Это значит, что проверка прибывшего состава осуществляется визуально, осматривается по движной состав, проверяется, не повреждены ли пломбы, колесные пары и пр. Если указанные повреж-

дения отсутствуют, то груз выдается без проверки веса и количества мест. Это означает, что железнодорожный перевозчик, как правило, выходит из игры.

— Да, но это не снимает с перевозчика ответственности за сохранность груза.

— Ответственность-то предусмотрена, но нужно еще доказать, что виновата именно железная дорога. Правда, сейчас на помощь грузоотправителю и грузополучателю пришел ВАС РФ. В Постановлении Пленума ВАС, посвященном применению нового Устава железнодорожного транспорта, практически перечеркнута ст. 118 Устава. Данная статья устанавливает ряд случаев порчи груза, при которых невиновность железнодорожного транспорта предполагается (например, тогда, когда груз прибыл с исправными пломбами, в исправном подвижном составе). По смыслу закона в этих случаях вину железной дороги должен доказать клиент. ВАС высказал иную точку зрения. Должна применяться ст. 796 ГК РФ, которая не содержит презумпции невиновности железной дороги ни для каких случаев.

Несмотря на то, что, по моему мнению, УЖТ РФ отражает в основном интересы железнодорожного транспорта, а ВАС защищает клиента перевозчика, с этим подходом я не согласна. ВАС не вправе своей властью отменять действие нормы закона. Он может инициировать изменение закона, но отказываться от его применения — нет. Тем не менее сейчас ст. 118 УЖТ РФ практически не действует.

— Почему Вы не согласны с мнением ВАС? На мой взгляд, оно полностью соответствует ст. 796 ГК, которая, устанавливая общие правила ответственности перевозчика за сохранность груза, не предусматривает возможности введения специальным законом каких-либо исключений.

— В ГК предусмотрены основные положения перевозок грузов, относящиеся ко всем видам транспорта. Предусмотрено также, что условия конкретных перевозок определяются транспортными уставами, кодексами и принятыми в их развитие правилами. Сам ГК предоставил возможность определять общие условия перевозок транспортным уставам и кодексам. Совершенно естественно, что эти нормативные акты содержат развернутое регулирование перевозок. УЖТ,

ЖУРНАЛ «ЗАКОН»
№ 7 ИЮЛЬ 2008

впрочем, как и ранее действовавший устав, воспринял норму ГК об ответственности перевозчика и закрепил другую норму, иначе решающую вопрос о бремени доказывания ответственности перевозчика. Со мной не согласен, например, профессор В.В. Витрянский. Он считает, что ст. 796 ГК исключает возможность существования ст. 118 УЖТ. Я так не считаю. В ГК нет прямого запрета на иное решение вопроса, чем заложенное в ст. 796. Более того, как я уже сказала, глава 40 ГК содержит как универсальные нормы, подлежащие применению всеми видами транспорта, так и отсылку к транспортным уставам и кодексам, дающую им право определять общие условия перевозок исходя, конечно, из их специфики. Поэтому в ст. 796 ГК можно было и не указывать, что иное предусмотрено транспортными уставами и кодексами.

Нельзя не учитывать, что кодексами и уставами, действующими на иных видах транспорта, предусмотрены правила, аналогичные нормам ст. 118 УЖТ. И по этому поводу ВАС ничего не сказал. Так, Кодекс торгового мореплавания РФ установил, что если отправитель погрузил груз в определенное помещение на судне, сам его закрыл, сам поставил свою пломбу, то доказать ответственность перевозчика должен тот, кто это сделал (т. е. предусмотрена презумпция невиновности перевозчика). В Информационном письме ВАС РФ от 13.08.2004 «Обзор практики применения Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» нет ни слова о том, что должна применяться не данная норма, а норма ст. 796 ГК РФ.

Между прочим, в международных конвенциях также есть правила о презумпции невиновности перевозчика при определенных обстоятельствах. Например, широко применяемое на железнодорожном транспорте Соглашение о международном грузовом сообщении — СМГС содержит нормы о презумпции невиновности перевозчика. Аналогичные нормы содержатся в Брюссельской конвенции 1924 г., применяемой в торговом мореплавании. Похожие положения есть и в КОТИФ — Международной конвенции по железнодорожным перевозкам грузов, в которой участвуют почти все государства Европы. Россия не участвует.

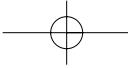
Поэтому наша судебная практика идет против течения. И главное, в такое положение поставлен пока только железнодорожный транспорт. Я с глубоким уважением отношусь к ВАС и всей системе арбитраж-

ных судов, к разъяснениям, которые дают ВАС и другие арбитражные суды. Но в некоторых вопросах я с ними все же не согласна.

— В одной из своих статей Вы отмечали, что в связи с большим количеством установленных законом оснований для отказа в принятии заявки перевозчиком договор перевозки грузов железнодорожным транспортом перестает быть публичным. Изменилась ли ситуация к настоящему времени?

— Ничего не изменилось. Более того, ситуация с юридической точки зрения только ухудшилась. Договор перевозки всегда рассматривался как публичный, что подразумевает строгое ограничение возможности отказа перевозчика от заключения договора — это может происходить лишь в исключительных случаях. Заключению договора перевозки предшествуют отношения, складывающиеся между грузоотправителем и перевозчиком из принятой им заявки на подачу транспортных средств грузоотправителю для перевозки грузов. Ранее действовавшее законодательство устанавливало четкий и логичный перечень оснований отказа перевозчика от принятия таких заявок. В принятии заявки можно было отказать, если нарушены сроки подачи заявки, если заявка не соответствовала установленной форме, например отсутствовали обязательные реквизиты. Вот и все.

А что сейчас? Сейчас законом установлено свыше 10 оснований для отказа в принятии заявки. При этом до того, как дать согласие на принятие заявки, перевозчик должен согласовать заявку с владельцем инфраструктуры, который может ее не согласовать, например если нет согласия иностранных железных дорог перевозить груз, предусмотренный данной конкретной заявкой, если отсутствуют технические возможности для перевозки груза. Что это такое — «технические возможности», до сих пор не разъяснено. У перевозчика есть свои основания для отказа в принятии заявки даже при ее согласовании с владельцем инфраструктуры. Перевозчик также может сослаться на отсутствие технических возможностей и отказать в принятии заявки. Если учесть, что ст. 11 УЖТ содержит совершенно нереальную норму об обязательном наличии договора перевозчика с владельцем инфраструктуры, то станет совершенно ясно, что все основания отказа, перечисленные в этой статье, да еще и в соответствующих правилах перевозки грузов, дают



ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



право именно перевозчику отказаться от принятия заявки полностью или в части. Если же не принята заявка, то и договора перевозки не может быть.

Хотелось бы обратить внимание еще на одно право перевозчика, которое не вписывается ни в какие юридические каноны. Это право не исполнять принятую заявку, если грузоотправитель не оплатил провозные платежи за предыдущую перевозку грузов по ранее принятой перевозчиком и реализованной заявке. Складывается совершенно непонятная ситуация. Перевозчик во исполнение принятой им заявки грузоотправителю подал транспортные средства, отправитель погрузил в них груз и вручил (вверил, как сказано в ГК РФ) груз перевозчику вместе с накладной (заключил договор перевозки), но не внес провозные платежи. Тем не менее перевозчик по собственной воле отправил груз по назначению. Несмотря на это, отправителю может быть отказано в предоставлении транспортных средств по совершенно другой, следующей заявке на другие вагоны и, возможно, для другого по роду груза, принятой перевозчиком к исполнению. Закон дал перевозчику такое право. Но это же абсурд. Я проиллюстрирую абсурдность данной нормы на примере договора купли-продажи или поставки какой-либо продукции. По заключенному договору поставщик поставил покупателю недоброкачественный товар. Покупатель отказался оплачивать такой товар. Тогда поставщик вместо того, чтобы урегулировать конфликт по договору, связанному с некачественной продукцией, отказался исполнять другие заключенные с тем же покупателем договоры. Такое поведение поставщика можно квалифицировать как грубое нарушение обязанностей, принятых по договорам, не имеющим никакого отношения к вышеупомянутому договору. Перевозчик же оказывается вправе на законном основании не исполнять принятое на себя обязательство из-за невыполнения отправителем обязанности по оплате провозных платежей по совершенно другому, ранее исполненному перевозчиком обязательству. И что самое интересное, оплата провозной платы относится к обязанностям отправителя по другому обязательству — договору перевозки. В обязательстве по подаче транспортных средств и использовании их отправителем нет никакой обязанности об оплате провозной платы.

Кроме того, у перевозчика есть масса средств, позволяющих заставить грузоотправителя оплатить провозные платежи. Можно не отправлять груз до тех пор, по-

ка не поступит провозная плата, взыскать санкции за простой вагонов, за незаконное пользование денежными средствами, а также плату за пользование вагонами, контейнерами. Наконец, по тому же УЖТ неоплаченные грузоотправителем провозные платежи должен оплатить грузополучатель в пункте назначения. В противном случае перевозчик вправе не выдать ему груз.

И это еще не все. По УЖТ перевозчик вправе не только не подать вагоны в указанном случае, но и взыскать с грузоотправителя штраф за неиспользование не поданных им по следующей принятой перевозчиком заявке на подачу вагонов (контейнеров).

Как же можно оценить подобную ситуацию с точки зрения законности? Мягко говоря, нонсенс и, скажем так, неуважение к праву. Поэтому я и говорю, что положение дел не улучшилось, а ухудшилось.

— Следующий вопрос связан с Информационным письмом ВАС РФ № 125, посвященным единым технологическим процессам работы железнодорожных путей необщего пользования и станций примыкания (ЕТП). В соответствии с разъяснениями, данными ВАС, споры по ЕТП арбитражным судам неподведомственны, поскольку речь идет о вопросах сугубо технического плана. По данным вопросам готовит заключение Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Это действительно технические вопросы?

— Это сплошная техника, математика и т.д. Суду там делать нечего, за исключением некоторых вопросов, связанных с нормами погрузки-выгрузки грузов под поданные для этих целей вагоны, контейнеры. Эти нормы и некоторые другие из ЕТП входят в договор по эксплуатации подъездных путей. А так ЕТП — по содержанию технический акт.

— Получается, в заключении ФАЖТ будут содержаться некоторые вопросы, которые суд способен оценить самостоятельно?

— Да. Там могут содержаться вопросы, касающиеся норм погрузки и выгрузки грузов, и другие положения, включаемые в вышеназванный договор. Суд будет их оценивать, если возникнет спор по поводу договора на эксплуатацию подъездных путей.

— Как оспорить рекомендации ФАЖТ?

— Если дело касается технической стороны, есть Министерство транспорта. Там, конечно, имеются компетентные специалисты.

— Складывается парадоксальная ситуация. ВАС пишет, что разногласия по ЕТП неподведомственны арбитражным судам, соответственно необходимо заключение ФАЖТ, с учетом которого принимается решение (по логике вещей, в этом заключении должны содержаться сугубо технические вопросы). В то же время Вы говорите, что там все-таки присутствуют и нетехнические аспекты. То есть суд должен оценивать заключение ФАЖТ в процессе, а не просто его переписывать?

— Нет, и эти вопросы технические — расчет норм. Но нормы являются условием договора, и суд должен их рассматривать. На столе у судьи должно лежать заключение по ЕТП. Я думаю, что проблема здесь в несколько неудачной редакции Информационного письма о вынесении решения с учетом заключения ФАЖТ по неурегулированным вопросам ЕТП и иных доказательств по делу. «С учетом» не должно пониматься как без оценки данного заключения и иных упомянутых в письме доказательств.

Считать заключение обязательным для суда было бы неправильно. Рассматривая спор, связанный с заключением договора на эксплуатацию подъездных путей, суд должен оценивать все представленные доказательства, в том числе и заключение ФАЖТ. Если в данном деле суд не может сам разобраться, можно обратиться в установленном порядке к эксперту. У нас есть научно-исследовательские и учебные институты по железнодорожному транспорту. Один МИИТ чего стоит.

Посмотрим, как будет развиваться практика, как будут понимать эту фразу суды.

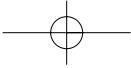
— Не секрет, что ФАЖТ тесно связано с железнодорожными дорогами. Не может ли так случиться, что эти заключения будут составляться в пользу определенной стороны, в пользу владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, коим сегодня является ОАО «РЖД»?

— Это возможно. Такое встречается не только в подобных случаях. В случае разногласий при согласовании ЕТП заинтересованные лица могут обратиться за заключением к ученым в этой сфере. Авторитетные мнения если даже не принимаются, то, во всяком случае, выслушиваются. Мое глубокое убеждение состоит в том, что надо уметь договариваться. Чем мы страдаем? У нас почему-то все должно решаться с позиции силы. А главное в бизнесе — это умение договариваться. Мир держится на согласии. Добиться согласия — процесс сложный. Нужно быть терпеливым. Лучше находить общий язык, чем прибегать к жалобам и спорам.

— Насколько эффективно арбитражным судам удается разрешать споры по международной перевозке?

— Давайте говорить о конкретных видах транспорта. Например, возьмем железнодорожный транспорт. Для судей по железнодорожным перевозкам сегодня основной международный акт — это Соглашение о международном грузовом сообщении. Этот международно-правовой акт хорошо известен нашим судам и применяется в целом без особых сложностей. СМГС было принято в начале 50-х годов, когда появился СЭВ. В настоящее время оно действует в варианте 1998 г. в Албании, Болгарии и Польше, во Вьетнаме, КНДР, Монголии, Китае и Иране, а также на территории всех бывших союзных республик, в том числе прибалтийских странах, за исключением Армении.

Таким образом, СМГС регулирует отношения практически со всеми нашими соседями. Но если груз идет в дальнее зарубежье и договор по СМГС оканчивает свое действие на границе последнего государства СМГС со страной дальнего зарубежья, то могут возникнуть проблемы, так как в дальнейшем подлежит применению законодательство той страны, по территории которой движется груз. Допустим, прибыл поврежденный груз. Чьи это проблемы? Грузополучателя, который должен урегулировать конфликт, исходя из правил, установленных в государстве прибытия груза. Если к нам пришел импортный груз и выявляется, например, недостача, к кому грузополучатель в первую очередь должен обратиться? К нашим железнодорожным дорогам. Если наш перевозчик утверждает, что отсутствует его вина, начинается процесс с привлечением тех стран — участниц СМГС, которые были вовлечены в



ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



перевозку. Это уже другой процесс. Если же и дороги СМГС ни при чем, то судиться надо будет с перевозчиками из стран, с которыми у нас нет международного соглашения, исходя из применимого в данном случае права либо с теми перевозчиками, с которыми есть двусторонние соглашения (например, с Австрией) с учетом условий о разрешении споров.

Если говорить о международных перевозках другими видами транспорта, то я могу сказать о наиболее близкой мне сфере — морском транспорте. У нас не так много морских городов. Споры из морских перевозок обычно возникают в Санкт-Петербурге и на Дальнем Востоке. Часто стороны договариваются о передаче споров, возникающих из торгового мореплавания, на рассмотрение коммерческих арбитражей. В России речь прежде всего идет о Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ. В других странах тоже есть подобные комиссии.

— А почему стороны обычно передают на рассмотрение третейских судов именно эту категорию споров?

— Я думаю, стороны ориентируются на квалификацию арбитров. Это очень сложные споры, требующие специальных знаний.

— Споры по перевозке грузов рассматривают арбитражные суды, а споры об оспаривании нормативных актов в данной сфере — суды общей юрисдикции. Не требуется ли внесение изменений в процессуальное законодательство, чтобы все дела данной категории относились к подведомственности арбитражных судов?

— Я считаю неправильным существующее положение вещей, при котором оспаривание в арбитражных судах нормативного акта, затрагивающего права и интересы лица в сфере экономической деятельности, возможно лишь в случаях, прямо предусмотренных законом. На практике это приводит к тому, что арбитражные суды рассматривают в основном дела об оспаривании актов налоговых органов. К части арбитражных судов надо сказать, что они не считают априори требования налоговых органов более обоснованными, нежели требования налогоплательщиков. Сейчас ко многим спорам, связанным с налогами, арбитражные суды подходят объективно, многие решения, при-

нятые налоговыми органами, признаются незаконными. К ведению арбитража отнесены споры о признании недействительными нормативных актов и в иных прямо предусмотренных законом сферах. Их немного. Я все же считаю, что компетенцию арбитражных судов по рассмотрению дел этой категории нужно расширить исходя из характера нормативного акта, его связи с экономическими спорами, рассматриваемыми арбитражными судами.

— Как Вы полагаете, требуется ли внесение в главу 40 Гражданского кодекса норм, регулирующих вопросы транспортировки по объектам трубопроводного транспорта?

— До сих пор правовая природа этих отношений до конца не определена. Поэтому отношения по транспортировке газа никогда не регулировались Гражданским кодексом. В чем здесь основные проблемы? Во-первых, если применять терминологию, характерную для перевозки, трудно определить грузоотправителя и грузополучателя. У нас есть транспортировщик (а не перевозчик) и есть поставщик нефти или газа. Есть также, например, газораспределительные организации и покупатели газа. Является ли поставщик грузоотправителем или нет? Неясно, кто является получателем газа по договору транспортировки. Кроме того, нефть и газ, поступающие из разных источников, в конечном счете смешиваются в резервуарах или трубе. И приходят к его получателю несколько иными по сравнению с заказанным. Здесь даже предмет транспортировки точно определить невозможно. В советское время О.Н. Садиков высказывал мнение, что речь идет о договоре поставки, а не перевозки. По вопросам транспортировки нефти и газа есть ряд работ, есть защищенные диссертации. Например, один из докторантов высказал мнение о возможности считать транспортировку нефти по магистральным трубопроводам перевозкой. Но мне кажется, что время для этого еще не пришло. А может быть, и вовсе такое время не наступит и будет отдельное от главы 40 ГК РФ регулирование транспортировки нефти и газа по магистральным трубопроводам.

— Президент Российской Федерации на совещании по вопросам совершенствования судебной системы указал на необходимость существенных изменений в законодательстве о судебной системе. Какие положения, на Ваш взгляд, требуют наиболее оперативной корректировки?

— Я считаю, что реформирование судебной системы связано прежде всего с реформированием судов общей юрисдикции. Необходим закон о судах общей юрисдикции. Арбитражным судам легче: у них есть ФКЗ «Об арбитражных судах». У общих судов нет системообразующего закона, а есть только Закон о судебной системе, который эту проблему не решает. Может ли система общей юрисдикции быть построена следующим образом: суды первой инстанции, апелляционные суды (рассматривающие жалобы не только на решения мировых судей, но и на решения районных судов), суды кассационные и Верховный Суд? Надо ли сохранять в судах общей юрисдикции такую колоссальную систему надзора? Первая инстанция — одна, кассационная — одна, а надзорных инстанций — множество. Эта система, по-моему, себя изжила. И в этом направлении нужно работать.

Надо ли что-то реформировать в арбитражных судах с точки зрения самой судебной системы? Думаю, что система арбитражных судов уже сформировалась. Но я прочитала в газете «ЭЖ-Юрист» интервью с Председателем ВАС РФ Антоном Александровичем Ивановым. Он сказал, что в некоторых субъектах Федерации создаются так называемые судебные присутствия как ответвление от арбитражного суда первой инстанции. Это делается из-за больших расстояний между местом расположения суда и стороны, видимо истца. Например, в Коми-Пермяцком округе, вошедшем в состав Пермской области. Это, конечно, полезное нововведение. Но оно должно быть отражено в ФКЗ «О судебной системе в Российской Федерации». В интервью также говорилось о том, что предусмотренные ГК РФ нормы о банкротстве физических лиц вроде бы должны получить дальнейшее развитие и такое банкротство будет уже реальным фактом. Это, безусловно, потребует какой-то перестройки в деятельности арбитражных судов.

Было предложено Высшим Арбитражным Судом внести изменения в АПК РФ — ввести самостоятельное производство по рассмотрению корпоративных споров. Законопроект об этом рассматривается в Государственной Думе. Только прежде, чем решать вопрос о порядке разрешения корпоративных споров, необходимо в материальном праве определить, что такое корпоративные отношения. Нужно также показать, чем корпоративные отношения отличаются от

экономических отношений как предмет спора в арбитражных судах. Я также против предлагаемого в рамках законопроекта нововведения, предусматривающего обязательное извещение судом юридических лиц о возникновении в арбитражном суде спора, имеющего к ним отношение. Это не дело судов. Суды даже прокуроров не извещают. Конечно, у корпоративных споров существует определенная специфика. Но начинать надо с материального права, а не с процессуального. Не надо телегу ставить впереди лошади. Необходимо начинать не с внесения изменений в Арбитражный процессуальный кодекс, а с внесения изменений в материальный закон. Потом уже можно браться за процесс.

— Есть ли, на Ваш взгляд, необходимость внесения изменений в часть первую ГК и приведения ее в соответствие с более поздними актами гражданского законодательства?

— Насколько я знаю, разработчики Кодекса признали, что нужно системно посмотреть на ГК и выявить те моменты, которые к настоящему времени нуждаются в изменении, поскольку за годы, прошедшие после принятия первой части ГК, жизнь ушла вперед. ГК — поистине новаторский акт, создавший у нас в стране систему правовых норм, о которой до того момента в стране речи не шло. Это был 1995 год — все только начиналось, а уже был принят Кодекс, который на многие годы предугадал развитие экономики в России. Разумеется, Кодекс имеет свои недостатки. Например, с моей точки зрения, неправильно, что в ГК производственные кооперативы отнесены к коммерческим организациям, а потребительские — к некоммерческим. Такое разделение необоснованно, потому что все кооперативы обладают одной и той же сущностью. В подтверждение моего мнения могу сказать, что Международный кооперативный альянс принял резолюцию о кооперативной идентичности, т. е. о том общем, что свойственно любым кооперативам, независимо от того, производственные они или потребительские. Есть еще один аспект: у нас в одну категорию потребительских кооперативов объединены совершенно разные по своей экономической сущности организации. В зарубежных правопорядках существуют торговые, страховые, банковские, научные, жилищные и прочие кооперативы, и все они имеют особые режимы регулирования.

ИНТЕРВЬЮ
НОМЕРА

В ГК ничего не сказано о холдингах, корпорациях и т.п. Не урегулированы концессионные договоры иного содержания, чем договоры коммерческой концессии (франчайзинг). Не оправдано существование ЗАО наряду с ОАО. В Казахстане от этого отказались. Требуют разрешения и другие вопросы. При Президенте РФ давно действует специальная комиссия, которая рассматривает предложения об изменении ГК. Я думаю, что изменения в ГК будут вноситься, но не быстро, это и не должно быть быстро.

— В настоящее время обсуждается вопрос о передаче ряда дел, относящихся к подсудности мировых судей, районным судам. Имеются ли для этого объективные основания, ведь одна из целей создания мировой юстиции заключалась как раз в разгрузке федеральных судов?

— Полагаю, что некоторые вопросы действительно должны быть исключены из компетенции мировых судей. Семейно-правовые вопросы должны разрешаться не мировыми судьями, а районным судом. Мировой судья не должен делить имущество между супругами, тем более что компетенция судей по таким делам не ограничена какими-либо предельными суммами. В результате в мировых судах могут рассматриваться многоомиллионные споры. На сегодняшний день из подсудности районных судов так много вопросов передано мировым судьям, что нагрузка федеральных судей уже существенно снизилась.

— Каково Ваше отношение к инициативам ВАС последнего времени, в частности к предложению о введении так называемого судебного запроса?

— У ВАС РФ много инициатив и много полезных предложений. ВАС — это генератор идей. Там много людей с учеными степенями, докторов наук, кандидатов наук, очень инициативный председатель. Те же обзоры, которые выдает ВАС в виде информационных писем, — это уже инициатива. Главное, что ни одно информационное письмо, ни одно постановление Пленума Суд не принимает без обсуждения с научной юридической общественностью.

Конечно, не все инициативы, с моей точки зрения, приемлемы. В частности, о введении «судебного запроса».

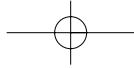
Что касается запроса, скажу, что это нечто такое, что на практике вообще трудноосуществимо. Реализовать эту инициативу — значит затормозить работу всей судебной системы. Суды начнут применять запрос, с тем чтобы себя обезопасить от возможной отмены решения, и тогда произойдет существенная задержка в рассмотрении дел. Производство по делам будет постоянно приостанавливаться. По сути, рассматриваться этот запрос будет так же, как заявление в надзорную инстанцию. Сколько времени займет вся эта процедура? А ведь тем, кто обратился в суд, нужна оперативность. И главное, это можно делать по инициативе сторон. А ответчик, конечно, не захочет, чтобы дело было быстро рассмотрено, он будет настаивать на направлении запроса в ВАС.

— Как Вы относитесь к идее установления адвокатской монополии на рынке юридических услуг?

— На рынке юридических услуг монополии быть не может, они могут оказываться неограниченным кругом лиц: работниками предприятия; студентами, работающими в юридических клиниках, юридическими фирмами. Другое дело — оказание юридических услуг, связанных с представительством в суде. Это уже отдельный вопрос. На Западе такие услуги оказывают преимущественно адвокаты. При этом в той же Америке есть упрощенный процесс, в котором стороны по желанию сами могут себя защищать. У нас была попытка установления адвокатской монополии — соответствующая норма присутствовала в АПК. Опыт показал неоправданность такого подхода: не все могут воспользоваться адвокатскими услугами в силу дороговизны, кроме того, не каждый профессиональный юрист хочет быть адвокатом. Поэтому я считаю, что применительно к нашей стране говорить об адвокатской монополии по меньшей мере рано.

— В какой профессиональной сфере Вы чувствуете себя наиболее комфортно — научная, преподавательская, правоприменительная, экспертная?

— Для меня голова всему — научная деятельность. Именно она делает тебя пригодным и для преподавания, и для участия в правоприменительной деятельности, и для экспертной работы. Потому что научный метод мышления прежде всего гимнастика ума. Правильный метод. Если тебя еще в аспирантуре научили этому методу и ты применяешь его в своих научных



ЖУРНАЛ «ЗАКОН»
№ 7 ИЮЛЬ 2008

работах, то тебе очень легко делать все остальное. Любой преподаватель в какой-то степени ученый, потому что он не может преподавать, не изучая, не мысля, не имея своей позиции по тем вопросам, которые он освещает в лекциях. В преподавательской работе очень важен талант лектора, умение доносить до слушателей свои мысли. Комфорт в преподавательской деятельности имеет тот, кто умеет общаться с аудито-

рией и доносить до нее самое важное. Для меня однаково комфортна как научная деятельность, так и преподавательская. Мне нравится быть арбитром (третейским судьей). Без научных знаний невозможно быть экспертом по российскому праву. Так что наука обеспечивает комфорт, говоря вашими словами, во всех обозначенных вами видах деятельности.

