

В объединенный диссертационный совет
99.2.090.02, созданный на базе
ФГАОУ ВО «Пермский
государственный национальный
исследовательский университет»,
ФГБОУ ВО «Ульяновский
государственный университет»

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по инновационной деятельности
ФГБОУ ВО «Уфимский университет
науки и технологий»,
кандидат технических наук, доцент



Г.К. Агеев

04 _____ 2024 г.

ОТЗЫВ

**ведущей организации федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Уфимский университет науки и технологий»
на диссертацию Данилина Евгения Михайловича
«Договор буксировки по гражданскому праву России» на соискание ученой
степени кандидата юридических наук по специальности
5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки)**

Актуальность темы исследования. Диссертационное исследование Данилина Е.М. посвящено исследованию договору буксировки в гражданском праве России, актуальность которого не вызывает сомнений, а также имеет существенное теоретическое и практическое значение.

Автором подчеркивается, что государство уделяет значительное внимание развитию транспортной системы, от которого зависят безопасность и скорость решения вопросов перемещения товаров, особенно, с учетом тех вызовов, с которыми столкнулось российское общество. Буксирные операции сопряжены с повышенным риском, тем более в условиях научно-технического прогресса, процесса освоения природных ресурсов океана, строительства

морских нефтяных платформ и других сложных и крупных сооружений, а потому значение буксирных операций возрастает, в т.ч. в регионах со сложными климатическими условиями (с. 3 автореферата, с. 3 диссертации). Следует согласиться с автором, что несмотря на обозначенную социально-экономическую значимость темы исследования, научный интерес к проблемам гражданско-правового регулирования договора буксировки нельзя назвать значительным, остается неопределенной правовая природа договора буксировки, недостаточно разработан вопрос классификации договора буксировки, не выработан системный взгляд на договор буксировки как на самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но и имеющим значение для других видов транспорта (с. 5 автореферат, с. 5 диссертация).

Структура диссертационного исследования. Диссертация является цельным комплексным исследованием, имеет четкую и логичную структуру: введение, три главы, разбитые на десять параграфов, заключение и список используемых источников. Видится целесообразным, что в начале исследования автор обращается к анализу юридической конструкции договора буксировки, анализу его возникновения и развития, соотношению с другими договорными обязательствами, исследованию основных элементов и стадий договора, а затем во второй главе – к классификации договора буксировки по нескольким критериям, во-первых, по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой, во-вторых, по видам транспорта. Третья глава «Ответственность по договору буксировки», включающая два параграфа, посвящена выявлению как общих вопросов ответственности, так и особенностей ответственности сторон договора буксировки. Выбранная структура позволила автору последовательно представить результаты изучения предмета и объекта исследования.

Научная новизна диссертационного исследования выражается в том, что работа в заявленном аспекте является первым комплексным монографическим исследованием договора буксировки как самостоятельного

транспортного договора, имеющего универсальный характер и опосредующего с учетом присущей ему специфики перемещение объектов в пространстве не только водным, но и иными видами транспорта.

В первом параграфе первой главы диссертации автор, исследуя юридическую конструкцию договора буксировки, приходит к обоснованным выводам, что буксировать можно не только морские и речные суда или другие плавучие объекты. Справедливо отмечается, что приводимые в научной литературе определения договора буксировки не всегда это учитывают, а также общим недостатком выработанных подходов к определению договора буксировки является то обстоятельство, что такие дефиниции не учитывают присущую буксировке специфику способа перемещения, а буксируемому объекту соответствующих свойств (с. 23-29 диссертации). Автор раскрывает, что является объектом буксировки, а что составляет предмет договора буксировки (с. 29-40 диссертации), дает определение транспортного средства применительно к договору буксировки (с. 37 диссертации) и формулирует авторское определение договора буксировки (ст. 40-41 диссертации), которое отвечает признакам новизны.

Далее автор через призму историко-правового аспекта исследует выделение договора буксировки в качестве самостоятельного гражданско-правового договора и формулирует вывод о том, что несмотря на глубокие исторические корни отношений, связанных с буксировкой, признание за рассматриваемым договором качества самостоятельного началось в первой половине XIX века. Констатируется, что в настоящее время договор буксировки в качестве самостоятельного договора закреплен только в действующих КТМ РФ 1999 года и КВВТ РФ 2001 года (с. 58-59 диссертации). Также, опираясь на результаты проведенного историко-правового анализа, автором выявлены особенности договора буксировки и проведен анализ его соотношения с иными гражданско-правовыми договорными конструкциями (с. 59-62 диссертации).

В третьем параграфе главы первой диссертации автором анализируются субъектный состав договора буксировки, его форма, порядок заключения и обосновываются выводы, что договор буксировки следует охарактеризовать как консенсуальный, двусторонний и возмездный. Кроме того, делается вывод, что договор буксировки может иметь характер публичного договора, а в некоторых случаях – договора в пользу третьего лица. Доказывается наличие четырех стадий исполнения договора буксировки, в частности, впервые осуществлено выделение помимо трех общепринятых стадий: подготовки к буксировке, предоставление буксирующего и буксируемого объектов, осуществления буксировки, также стадии сдачи буксируемого объекта по окончании буксировки (с. 70-74 диссертации).

Логично продолжая свое исследование, вторую главу диссертационного исследования автор посвятил классификации договора буксировки по нескольким критериям, и в первом параграфе «Договор буксировки с экипажем и без экипажа» автором впервые в науке гражданского права обосновывается необходимость проведения классификации по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой. Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они подразделяются на договоры, предусматривающие возможность управления транспортным средством, и на договоры, не предусматривающие такой возможности. Первые из них автором обозначены как договоры буксировки с экипажем, а вторые – договоры буксировки без экипажа. На второй ступени классификации, договоры буксировки с экипажем в зависимости от субъекта управления делятся на договоры с оказанием услуг по управлению буксировкой и на договоры без оказания таких услуг (с. 75-82 диссертации). Автор исходит из того, что буксировка может быть, как с управлением, так и без управления, и необходимо учитывать, что управление может быть разным. В одних случаях, речь идет об управлении буксируемым транспортным средством, при этом транспортное средство должно быть

управляемым. Управление транспортным средством подразумевает непосредственное взаимодействие управляющего человека с соответствующим механизмом. Соответственно, данный вид договора буксировки не охватывает буксировку объектов, не являющихся транспортными средствами (плоты) и неуправляемые транспортные средства (автомобили на жесткой сцепке без водителя, порожние вагоны и т.п.). Поскольку названные объекты буксировки не требуют управления экипажем, то данный вид договора буксировки автором обозначен как договор буксировки без экипажа, учитывая, что речь идет о наличии либо отсутствии экипажа на буксируемом транспортном средстве, т.е. об экипаже лица, которое получает предоставление по договору, а не экипажа стороны договора, предоставляющей услуги. В других случаях, речь идет об отношениях управления, когда воздействие управляющего субъекта оказывается не на механизмы транспортного средства, а на поведение субъекта, управляющего буксируемым либо буксирующим транспортным средством. Такие отношения автором квалифицированы как специфический вид услуг, имеющих собственное содержание. С учетом проведенного анализа, автором сформулированы определения для видов договора буксировки с экипажем и без экипажа (с. 83 диссертации).

Во втором параграфе «Договор буксировки на морском и внутреннем водном транспорте» выявляются существенные признаки договора буксировки на водном транспорте, специфика объектов, способ перемещения, стадии исполнения договора буксировки, и предлагается авторское определение договора буксировки водным транспортом (с. 90-91 диссертации).

В третьем параграфе «Договор буксировки на автомобильном транспорте» автор приходит к выводу, что несмотря на то, что договор буксировки не упоминается в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, случаи буксировки автомобильным транспортом распространены, а регулирующие такую буксировку нормы права, имеются в ряде других нормативных актов.

Автором подмечено, что имеется упоминание о буксировке автомобильным транспортом и в международных правовых актах (с. 93-95 диссертации), в договорной практике (с. 95 диссертации), а также судебной практике, доказывається необходимость законодательного четкого разграничения перевозки и буксировки, в т.ч. и автотранспортом, ни как технических процессов, а как гражданско-правовых договоров (с. 96-99 диссертации). Автор формулирует выводы, что перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке следует признать буксировкой, вопрос же о том, является буксировкой или перевозкой перемещение объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки, должен разрешаться в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения, в частности, на стадиях предоставления объекта и стадии осуществления перемещения (с. 99-100 диссертации). С учетом выделенных сущностных черт буксировки автомобильным транспортом, таких как: специфика объекта буксировки (способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта), специфика способа перемещения (путем тяги либо путем толкания другого объекта), а также специфика отношений сторон, поскольку предполагается участие владельца буксируемого транспортного средства в процессе буксировки, предлагается авторская формулировка определения договора буксировки на автомобильном транспорте (с. 100 диссертации).

В четвёртом параграфе «Договор буксировки на железнодорожном транспорте», отмечается, что буксировка соответствующим видом транспорта вполне возможна. Анализируется полемика относительно правовой природы перемещения в пространстве грузового порожнего вагона, в частности, осуществляется ли такое перемещение в рамках договора перевозки или в рамках договора буксировки, а также в качестве чего (груза или транспортного средства) необходимо рассматривать грузовой порожний вагон. Делается вывод о том, что несмотря на отсутствие в действующем законодательстве специальных положений о договоре буксировки на

железнодорожном транспорте, соответствующая специфическая деятельность имеет место (при буксировке неисправного тепловоза или электровоза, а также порожнего грузового вагона). Помимо этого, фактически буксировка осуществляется при выполнении определенных маневров, таких как вывод с путей необщего пользования соответствующего железнодорожного подвижного состава (с. 100-106 диссертации). Автором доказывается, что введение специальных норм права в законодательство будет способствовать устранению имеющихся противоречий, влекущих возникновение споров между участниками правоотношений (с. 109-112 диссертации) и предлагается авторское определение договора буксировки на железнодорожном транспорте (с. 112 диссертации).

В пятом параграфе «Договор буксировки на воздушном транспорте» автором исследуются понятия воздушного судна, классификация воздушных судов (с. 112-115 диссертации). Отмечается, что возможна буксировка как воздушного судна тяжелее воздуха путем перемещения его по земле, так и воздушного судна легче воздуха, такого как аэростат, за счет подъемной силы, основанной на аэростатическом принципе, благодаря чему воздушное судно легче воздуха в полной мере обладает присущей объекту буксировки способностью к перемещению путем тяги, в данном случае, удерживаясь в воздухе благодаря силе, равной силе тяжести воздуха, вытесненного корпусом летательного аппарата (с. 116 диссертации). Констатируется, что отношения буксировки на воздушном транспорте встречаются довольно часто. Это касается как буксировки воздушного судна при постановке его на место стоянки аэродромного комплекса, так и буксировки аэростата. Делается вывод, что буксировка воздушных судов возможна. С учётом особенностей, присущих как объекту буксировки, так и самому процессу перемещения, который возможен с использованием в качестве буксира как воздушного судна, так и средств наземного транспорта, а также возмездный и взаимный характер договора буксировки предлагается авторское

определение договора буксировки на воздушном транспорте (с. 118 диссертации).

Третья глава «Ответственность по договору буксировки», включающая два параграфа, посвящена выявлению как общих вопросов ответственности, так и особенностей ответственности отдельных сторон договора буксировки. В первом параграфе «Общие вопросы ответственности по договору буксировки», автор, исследовав вопросы, связанные с ответственностью по договору буксировки, считает необходимым сделать акцент на разграничении ответственности сторон договора, возникающей при нарушении договорных обязательств, и ответственности буксировщика и (или) владельца буксируемого объекта, возникающую перед лицами, которые не выступают сторонами договора буксировки, т.е. которая возникает в связи с причинением ущерба третьим лицам, выясняются принципы такой ответственности, соотношение норм КВВТ РФ и КТМ РФ с нормами гл. 59 ГК РФ, в частности с нормами параграфа 1 указанной главы, содержащей общие положения о возмещении вреда. Автор приходит к выводу, что стороны договора буксировки в случае причинения вреда имуществу друг друга несут взаимно друг перед другом ответственность в случае, если они не приняли все необходимые меры для надлежащего исполнения своих обязанностей согласно договору буксировки, какие от них требовались при исполнении обязательства (договорная ответственность). Делается вывод, что действующее законодательство не предполагает возможность конкуренции исков по рассматриваемым обязательствам. Имеется необходимость четкого различения договорного и деликтного права, нормы которого применяются при разрешении конкретного спора, и, если вред причиняется неисполнением (ненадлежащим исполнением) обязательств из договора буксировки, выбор необходимо сделать в пользу применения норм о договорной ответственности, однако не забывая при этом, что имеются установленные законом случаи, когда, к примеру, услуга буксировки приобретается исключительно в потребительских целях, но в

процессе оказания такой услуги происходит причинение вреда (с. 140 диссертации).

Второй параграф «Ответственность сторон договора буксировки» посвящён рассмотрению вопросов ответственности субъектов договора. Исходя из анализа судебной практики, автор приходит к выводу о наличии определённых недостатков в позитивном правовом регулировании, в частности, указывая на необходимость избегать неопределённости, которая делает возможным различное толкование нормы. На основании проведённого исследования вносятся конкретные предложения о корректировке законодательства (с. 153-154 диссертации). Также исследуется вопрос о необходимости соблюдения обязательного досудебного (претензионного) порядка разрешения возникающих из договора буксировки споров и формулируется вывод, что распространение обязательного досудебного порядка на договор буксировки способствовало бы в ряде случаев более быстрому восстановлению нарушенных прав (с. 155-158 диссертации).

Результаты проведенного исследования позволили автору внести конкретные предложения по совершенствованию действующего законодательства, в частности, предлагается дополнить раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащей ст. 800.1-800.7, предполагаемый текст которых приведен в сформулированных во введении к настоящему исследованию положениях, выносимых на защиту (с. 18-21, 163 диссертации, с. 13-18 автореферата).

К неоспоримым преимуществам исследования следует отнести соответствие каждого раздела диссертационного исследования поставленной научной задаче. Результаты проведенного анализа, представленные в каждом параграфе, конкретизированы в выводах, предложениях и рекомендациях, который служат основой для выносимых на защиту положений. Это полностью отражает сущность исследования и позволяет судить о его

полноте и завершенности. Стиль изложения работы отличается грамотностью и доступностью юридического языка.

Степень обоснованности и достоверность результатов исследования. Следует отметить обоснованность научных положений и выводов, сформулированных в диссертации, умение диссертанта обозначить цель исследования, заключающуюся в формировании комплексного научного представления о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности для разработки предложений по корректировке законодательства и правоприменительной практики (с. 9 диссертации, с. 10 автореферата). Корректно сформулированы задачи, решение которых позволило достичь названной цели (с. 10 диссертации, с 10-11 автореферата). Выводы и научные положения диссертации основаны на исследовании большого объема источников (272 пункта в списке источников). Теоретическая основа исследования представлена трудами дореволюционных ученых: Мейера Д.И., Победоносцева К.П., Мордухай-Болтовского И.Д., Цитовича П.П., Шершеневича Г.Ф., Васьковского Е.В. (с. 42, 43, 44, 129 диссертации), советских ученых: Аллахвердова М.А., Алексеева И.В., Иоффе О.С., Кейлина А.Д., Маковского А.Л., Мешера В.Ф., Петрова М.К. Джавада Ю.Х., Жудро А. К., Тарасова М.А. (с. 30, 39, 40, 51, 53, 54, 55, 59, 61, 69, 78, 85, 86, 122, 149 диссертации) и современных ученых: Ананьевой А.А., Бажиной М.А. Брагинского М.И., Витрянского В.В., Габова А.В., Гонгало Б.М., Гречуха В.Н., Духно Н.А., Землина А.И., Егиазарова В.А., Егорова Н.Д., Луцеко П.А., Пьянковой А.Ф., Микрюкова В.А., Микрюковой Г.А., Морозова С.Ю., Нагорной Т.С., Попондопудо В.Ф., Суханова Е.А., Сергеева А.П., Толстого Ю.К., Чмырева С.Н., Федотовой Д.С., Романец Ю.Ф., Хаснутдинова А. И. и других (с. 23, 25, 28, 29, 32, 35, 36, 38, 44, 51, 56, 57, 60, 61, 66, 67, 77, 79, 80, 81, 82, 86, 89, 97, 103, 104, 105, 106, 112, 113, 122, 136, 141, 145, 152, 154, 156, 158, 159, 160, 161, 162 диссертации).

Проанализирован значительный массив нормативных правовых актов Российской Федерации (54), международных нормативно-правовых актов (12), нормативно-правовых актов, утративших силу, и проектов (16), диссертаций и авторефератов диссертаций (33), судебной практики (39), что свидетельствует о скрупулезном и всестороннем анализе избранной темы исследования.

Личный вклад диссертанта не вызывает сомнений и выражен в достижении поставленной цели исследования и решении сопутствующих ей задач, при решении которых адекватно применялись исторический, формально-юридический методологические подходы, а также общенаучные методы исследования.

Результаты диссертационного исследования отражены в опубликованных по теме диссертации работах (13), шесть из которых опубликованы в ведущих научных рецензируемых изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования результатов диссертационного исследования, а также прошли проверку в ходе апробаций на научных и научно-практических конференциях.

Данилиным Е.М. осуществлено всестороннее исследование договора буксировки, которое имеет **теоретическую и практическую значимость**, выносимые на защиту положения аргументированы.

Сформулированные в диссертации теоретические выводы могут лечь в основу дальнейших научных изысканий в области правового регулирования транспортных договоров и договора буксировки, в частности. Представленные в работе положения могут быть использованы для включения в программу учебной дисциплины (гражданское право). С прикладной точки зрения выводы автора могут быть использованы в работе организаций, занимающихся буксировкой, при разрешении споров в судебной практике.

Диссертационное исследование содержит аргументированные и обоснованные предложения по совершенствованию действующего законодательства.

Подчеркивая достижение поставленной цели и другие положительные аспекты, необходимо выделить, с нашей точки зрения, определенные спорные тезисы, которые могут послужить основанием для научной дискуссии, а также вопросы, требующие дополнительного разъяснения со стороны автора:

1. В первом положении, выносимом на защиту, отражен авторский подход к определению договора буксировки (с. 13 диссертации, с. 13 автореферата, с. 40-41 диссертации), в рамках которого, помимо иных существенных признаков, указывается на «тягу или толкание» как способ перемещения. Вместе с тем, использование такого способа перемещения не исключается и при перевозке, более того, с учетом технологического развития, может являться не единственным, а значит возникает вопрос о целесообразности включения данного признака в определение договора буксировки.

2. Во втором положении, выносимом на защиту, автор предлагает дополнить общепринятые этапы исполнения договора буксировки четвертой стадией – «...сдача буксируемого объекта, исходя из имеющихся у сторон договора буксировки обязанностей при сдаче-приемке буксируемого объекта и момента окончания исполнения договора буксировки» (с. 13 диссертации, с. 13 автореферата, с. 70, с. 90 диссертации). Придавая значение последней стадии (вынесено на защиту), автор, тем не менее, не отражает действия по сдаче и приему буксируемого объекта в определении договора буксировки, которое по авторскому замыслу имеет универсальный характер и охватывает отношения, возникающие из договора буксировки на всех видах транспорта.

3. В параграфе 3.2 «Ответственность сторон договора буксировки» (с. 141-163 диссертации) автором довольно подробно проанализированы и систематизированы основания ответственности сторон по договору буксировки, выявлены их особенности. Констатируется, что установлена

ответственность за неподачу буксирующего транспортного средства для буксировщика, ответственность в случае непредъявления буксируемого объекта для владельца буксируемого объекта, ответственность и за допущенную просрочку исполнения обязательств, а также за утрату и повреждение буксируемого объекта. Вместе с тем, к сожалению, учитывая предложение автора о выделении четвертой стадии – обязанностей по сдаче и приему буксируемого объекта (положение второе, выносимое на защиту), остались без внимания вопросы ответственности в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договора буксировки на указанном этапе.

4. Во второй главе автором проведена классификация договора буксировки в зависимости от видов транспорта. При этом в параграфе 2.5 «Договор буксировки на воздушном транспорте» в большинстве исследуется буксировка воздушных судов с помощью иных видов транспорта, в частности, наземных видов. В связи с этим возникает вопрос, правильно ли в этом случае говорить о буксировке на воздушном транспорте или необходимо использовать иные формулировки, учитывающие такой «смешанный» характер буксировки применительно к видам транспорта?

5. В третьем, четвертом и пятом положениях, выносимых на защиту, автор предлагает классифицировать договор буксировки в зависимости от распределения обязанностей по управлению буксировкой и формулируются авторские определения соответствующих договорных конструкций. Вместе с тем, ни в автореферате, ни в диссертации не раскрывается содержание употребляемой автором категории «управление буксировкой».

Обозначенные вопросы носят уточняющий характер, не умаляют значение представленных в работе выводов и положений, и не влияют на общую положительную оценку работы.

Соответствие научной работы требованиям, предъявляемым к диссертации. Диссертация Данилина Евгения Михайловича на тему «Договор буксировки по гражданскому праву России» соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям Положением о присуждении

ученых степеней, утв. постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842, а ее автор, Данилин Евгений Михайлович заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки).

Отзыв подготовлен кандидатом юридических наук, доцентом кафедры гражданского права Института права УУНиТ Муратовой Альмирой Раисовной (12.00.03 - гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право).

Отзыв обсужден и утвержден на заседании кафедры гражданского права Института права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уфимский университет науки и технологий» «22» апреля 2024 г. (протокол заседания кафедры от «22» апреля 2024 г. № 6).

И.о. заведующего кафедрой
гражданского права Института права
ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий»,
кандидат юридических наук

 А.Р. Муратова

Подпись Муратовой Альмиры Раисовны заверяю.

Учёный секретарь Учёного совета
Федерального государственного
бюджетного образовательного учреждения
высшего образования
«Уфимский университет науки и технологий»



Н.В. Ефименко

Информация об организации, направившей отзыв:
ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий»
450076, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Заки Валиди, дом 32,
Тел.: +7 (347) 229-96-16
E-mail: rector@uust.ru