

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННОГО ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА

99.2.090.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет»

Министерства науки и высшего образования Российской Федерации
и ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет»

Министерства науки и высшего образования Российской Федерации,
по диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук

аттестационное дело № _____

решение объединенного диссертационного совета от 15 июня 2024 г. № 12

О присуждении Данилину Евгению Михайловичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата юридических наук.

Диссертация «Договор буксировки по гражданскому праву России» по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки) принята к защите 10 апреля 2024 года (протокол заседания № 9) объединенным диссертационным советом 99.2.090.02, созданным на базе ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (614068, г. Пермь, ул. Букирева, д. 15) и ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (432017, г. Ульяновск, ул. Льва Толстого, д. 42), утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации № 896/нк от 20 июля 2022 г.

Соискатель Данилин Евгений Михайлович, 23 марта 1979 года рождения, в 2001 г. с отличием окончил юридический факультет Чувашского государственного университета им. И.Н. Ульянова по специальности «юриспруденция» с квалификацией «юрист».

В 2023 г. окончил в заочной форме аспирантуру ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», освоил программу подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре по направлению подготовки 40.06.01 – Юриспруденция по научной направленности 5.1.3. Частно-правовые

(цивилистические) науки. Выдан диплом об окончании аспирантуры, подтверждающий сдачу кандидатских экзаменов.

Работает судьей Шестого кассационного суда общей юрисдикции (ведомственная принадлежность – Верховный Суд РФ), а также преподавателем кафедры профессиональных дисциплин ФКОУ ВО «Самарский юридический институт ФСИН России» (по совместительству).

Диссертация выполнена в ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на кафедре гражданского и предпринимательского права.

Научный руководитель: Морозов Сергей Юрьевич – Заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ульяновский государственный университет», кафедра гражданского и предпринимательского права юридического факультета, заведующий кафедрой.

Официальные оппоненты:

1. Ананьева Анна Анатольевна – доктор юридических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», кафедра гражданского права, заведующий кафедрой;

2. Бутакова Надежда Александровна – доктор юридических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет», кафедра государственного и международного права, заведующий кафедрой,

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уфимский университет науки и технологий» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, в своем положительном отзыве, подписанном Муратовой Альмирой Раисовной, кандидатом юридических наук, и.о. заведующей кафедрой гражданского права, и утвержденном Агеевым Георгием Константиновичем, кандидатом технических наук, доцентом, проректором по инновационной деятельности, указала, что проведенное Данилиным Е.М. исследование договора буксировки имеет теоретическую и практическую значимость, сформулированные в диссертации теоретические выводы могут лечь в основу дальнейших научных изысканий в области регулирования

транспортных договоров и договора буксировки, в частности; диссертация соответствует требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки).

Соискатель имеет 13 опубликованных работ по теме диссертации общим объемом 7,45 п.л. (авторский вклад – 98%), из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано шесть работ общим объемом 2,7 п.л. (авторский вклад – 94%), В публикациях раскрыты основные научные результаты исследования. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах.

Наиболее значимые работы по теме диссертации:

1. Данилин, Е.М. Понятие и предмет договора буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2021. – № 3. – С. 23–26. (0,4 п.л.).
2. Данилин, Е.М. Договор буксировки и смежные договорные обязательства [Текст] / раздельное соавторство, Е.М. Данилин, О.В. Карпеев // Арбитражный и гражданский процесс. – 2021. – № 11. – С. 44–48. (0,3 п.л. / 0.15 п.л.).
3. Данилин, Е.М. Конкуренция исков о возмещении ущерба, причиненного при осуществлении морской или портовой буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2022. – № 2. – С. 30–32. (0,4 п.л.).
4. Данилин, Е.М. Права и обязанности сторон договора буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Право и экономика. – 2022. – № 8(414). – С. 39–43. (0,6 п.л.).
5. Данилин, Е.М. Договор буксировки автомобильным транспортом [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2022. – № 4. – С. 64–67. (0,5 п.л.).
6. Данилин, Е.М. Договор буксировки воздушных судов [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2023. – № 3. – С. 6–9. (0,5 п.л.).

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы от:

– **ведущей организации**, высказавшей вопросы относительно: 1) целесообразности указания в авторском определении договора буксировки на «тягу или толкание» как способ перемещения; 2) неотражения действия по сдаче и приему буксируемого объекта в определении договора буксировки; 3) оставления без внимания вопросов ответственности в случае неисполнения

или ненадлежащего исполнения договора буксировки на четвертой выделяемой автором стадии сдачи буксируемого объекта; 4) корректности рассмотрения вопроса о буксировке на воздушном транспорте и необходимости использовании иных формулировок, учитывающих «смешанный» характер буксировки применительно к видам транспорта при буксировке воздушных судов с помощью иных видов транспорта, в частности, наземных видов; 5) отсутствии раскрытия в работе категории «управление буксировкой»;

– **официального оппонента А.А. Ананьевой**, обратившей внимание на следующие дискуссионные моменты, требующие дополнительных пояснений: 1) о выделении стадии сдачи буксируемого объекта применительно к буксировке на автомобильном транспорте; 2) о критериях, которые могут быть использованы судами при квалификации отношений по перемещению объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки; 3) о применимости выводов по особенностям ответственности сторон буксировки для автомобильной, железнодорожной и воздушной буксировки; 4) об исключении из определения договора буксировки оговорки о том, что буксировка должна быть осуществлена своевременно, и ответственности за ее несоблюдение;

– **официального оппонента Н.А. Бутаковой**, поставившей вопросы: 1) об излишней широте толкования буксировки применительно к иным видам транспорта, помимо водного; 2) о целесообразности не включения в определение договора буксировки условия о своевременной и сохранной буксировке; 3) о понимании автором сущности и структуры договора буксировки без управления и без экипажа; 4) о научном обосновании разделения определения договора буксировки в зависимости от самоходности/несамоходности транспортного средства; 5) об отнесении грузового порожнего вагона к транспортным средствам и классификации отношений по возврату порожних вагонов как буксировки;

- **и.о. заведующего кафедрой гражданского и предпринимательского права юридического института ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева»**, кандидата юридических наук, доцента **В.Д. Рузановой**, поставившей перед соискателем следующие вопросы: 1) о дополнительной аргументации в пользу квалификации перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом в качестве фактического держателя упомянутых грузов с учетом

существующего в законодательстве подхода к держателю как субъекту правовых отношений по договору хранения; 2) о соотношении договора об оказании транспортных услуг и исследуемого договора;

- профессора кафедры предпринимательского права ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», доктора юридических наук М.А. Бажиной, поставившей вопросы: 1) о соотношении договора буксировки грузового порожнего вагона и договора на подачу и уборку вагонов и договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; 2) о распространении положения о нецелесообразности ограничения возможности пострадавшей стороны получить полное возмещение убытков (в связи с ограничением размера неустойки половиной от провозной платы) не только на отношения, возникающие из договора буксировки;

- профессора кафедры гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный университет юстиции», доктора юридических наук Н.В. Бандуриной, поставившей вопросы: 1) о необходимости обоснования выделения видов договора буксировки с экипажем и без экипажа и соотношении их с видами аренды транспортных средств; 2) о практическом значении выделения четвертой стадии договора буксировки; 3) о разграничении понятий буксировки и договора буксировки. Может ли буксировка осуществляться в рамках договора перевозки грузов?

- заместителя директора по научной работе, профессора кафедры гражданского права и процесса Иркутского института (филиала) ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный университет юстиции» (РПА Минюста России), доктора юридических наук, доцента С.И. Суловой, отметившей, что: 1) вызывает возражение, что при предложенном автором универсальном определении договора буксировки, им формулируются практически идентичные определения применительно к различным видам транспортных средств; 2) требует пояснения вопрос о том, почему предложенные автором определения договора буксировки различными видами транспорта не нашли своего воплощения в практических предложениях автора по внесению изменений в действующее законодательство.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их компетентностью, известностью и достижениями в науке частного права. Ведущая организация располагает соответствующими научными кадрами,

позволяющими дать научно-квалифицированную оценку представленной диссертационной работы. Сделанный выбор подтверждается данными о тематических статьях, опубликованных в рецензируемых научных изданиях из Перечня, подтвержденного Высшей аттестационной комиссией Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, которые содержатся в соглашениях официальных оппонентов и ведущей организации по настоящей диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработано научное представление о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и о его месте в системе транспортных договоров с точки зрения распределения прав и обязанностей сторон и ответственности, осуществлена институционализация норм о договоре буксировки с учетом его специфики (с. 13, 23–25 автореферата, с. 23–41, 63–74 диссертации);

предложены: выделение самостоятельной четвертой стадии исполнения договора буксировки – сдачи буксируемого объекта, в отличие от общепринятого выделения трех стадий (с. 13, 25 автореферата, с. 70–73 диссертации); классификация видов договора буксировки по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой, в целях дифференциации правового регулирования (с. 13–14, 25–26 автореферата, с. 75–85 диссертации);

доказано, что: отношения сторон, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, не всегда укладываются в рамки договорной конструкции перевозки груза; перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке с точки зрения квалификации правоотношений сторон следует признать буксировкой, вопрос о квалификации правоотношений сторон при буксировке методом частичной погрузки решается в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения (с. 14–15, 26–27 автореферата, с. 91–100 диссертации); в качестве объекта буксировки может выступать воздушное судно (с. 16, 28–29 автореферата, с. 112–118 диссертации); грузовой порожний вагон способен к перемещению под воздействием буксирующего объекта и может являться объектом буксировки независимо от того, размещен ли на нем какой-либо груз, и в полной мере

соответствует определению транспортного средства (с. 15, 27–28 автореферата, с. 100–112 диссертации); особенности ответственности владельца транспортного средства при наличии груза на буксируемом объекте (с. 17 автореферата, с. 131–140 диссертации); необходимость распространения обязательного досудебного порядка урегулирования спора на договор буксировки (с. 18 автореферата, с. 155–158 диссертации);

введены в научный оборот: авторское определение договора буксировки (с. 13 автореферата, с. 40–41 диссертации); определения договора буксировки с экипажем и договора буксировки без экипажа (с. 14 автореферата, с. 83–84 диссертации); определение транспортного средства применительно к договору буксировки (с. 31–37, 73 диссертации), определение договора буксировки водным транспортом (с. 26 автореферата, с. 90–91 диссертации); определение договора буксировки на автомобильном транспорте (с. 100 диссертации); определение договора буксировки воздушного судна (с. 16 автореферата, с. 118 диссертации); определение договора буксировки на железнодорожном транспорте (с. 28 автореферата, с. 112 диссертации).

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны значимые для науки частного права положения, направленные на формирование научного взгляда на договор буксировки как на самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но и имеющий значение для других видов транспорта (с. 13–16, 23–25 автореферата, с. 23–41, 63–74 диссертации);

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован комплекс существующих базовых методов научного познания и специальные способы познания: анализ, синтез, индукция, абстрагирование диалектический метод, а также формально-юридический метод (с. 13–16, 23–29 автореферата, с. 23–40, 63–74, 75–118 диссертации), сравнительно-правовой метод (с. 93–95 диссертации, историко-правовой метод (с. 11, 24 автореферата, с. 41–59 диссертации), метод правового моделирования (с. 18–22 автореферата, с. 18–21, 163 диссертации);

изложены положения о предмете договора буксировки и имеющих юридическое значение свойствах буксируемого объекта (с. 13, 23–34 автореферата, с. 23–40 диссертации), понятии транспортного средства

применительно к договору буксировки (с. 34–37 диссертации), стадиях исполнения договора буксировки (с. 13, 25 автореферата, с. 70–72 диссертации), форме и порядке заключения договора буксировки (с. 25 автореферата, с. 72–73 диссертации), субъектном составе договора буксировки (с. 25 автореферата, с. 63–67 диссертации), видах договора буксировки (с. 13–14, 25–28 автореферата, с. 75–118 диссертации), о конкуренции правовых оснований для предъявления требований о возмещении причиненного при буксировке вреда (с. 16–17, 29 автореферата, с. 128–132, 140 диссертации), понятии владельца буксирующего и буксируемого объектов (с. 138–141 диссертации), претензионном порядке разрешения споров из договора буксировки (с. 18 автореферата, с. 155–158 диссертации);

раскрыты исторические условия возникновения и развития договора буксировки как самостоятельного договора и соотношение договора буксировки с иными гражданско-правовыми договорами на современном этапе (с. 24–25 автореферата, с. 41–63 диссертации); элементы договора и стадии исполнения договора буксировки (с. 13, 25 автореферата, с. 63–74 диссертации); особенности правового регулирования буксировки на морском и внутреннем водном транспорте (с. 26 автореферата, с. 85–91 диссертации), буксировки автомобильным транспортом (с. 26–27 автореферата, с. 91–100 диссертации); особенности гражданско-правовой ответственности сторон договора буксировки (с. 16–18 автореферата, с. 119–163 диссертации); особенности конкуренции оснований иска о возмещении ущерба, причиненного в процессе буксировки (с. 16–17 автореферата, с. 122–131 диссертации);

изучены этапы выделения договора буксировки в качестве самостоятельного договора, начиная с первой половины XIX века (с. 24 автореферата, с. 41–59 диссертации), специфика правоотношений, складывающихся при буксировке на морском и внутреннем водной транспорте (с. 26 автореферата, с. 85–91 диссертации), на автомобильном транспорте (с. 14–15, 26–27 автореферата, с. 91–100 диссертации), на железнодорожном транспорте (с. 15–16, 27–28 автореферата, с. 100–112 диссертации), на воздушном транспорте (с. 16, 28–19 автореферата, с. 112–118 диссертации); основания и особенности ответственности сторон договора буксировки (с. 16–18, 29–30 автореферата, с. 119–163 диссертации);

проведена модернизация научных взглядов: о предмете договора буксировки, объекте договора буксировки (с. 13, 23–24 автореферата, с. 23–40 диссертации); об основных элементах и стадиях договора буксировки (с. 13, 25 автореферата, с. 63–74 диссертации); о соотношении договора буксировки с иными договорными обязательствами (с. 24–25 автореферата, с. 41–63 диссертации): классификации видов договора буксировки, в т.ч. по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой (с. 13–14, 25–26 автореферата, с. 75–85 диссертации), по видам транспорта (с. 14–16, 26–29 автореферата, с. 85–118 диссертации), обеспечивающая получение новых результатов по теме.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработанные соискателем положения внедрены в учебный процесс ФКОУ ВО «Самарский юридический институт ФСИН России», ФГБОУ «Ульяновский государственный университет»; могут быть использованы в судебной практике;

определены перспективы развития системы взглядов на договорное регулирование буксировки (с. 13, 23–24 автореферата, с. 23–40 диссертации); возможности генерализации положений о договоре путем дополнения раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащую статьи 800.1 – 800.7 с общими положениями о буксировке, определением договора буксировки, нормами о правах и обязанностях сторон, ответственности при буксировке (с. 18–21 автореферата, с. 18–20 диссертации);

создана основа классификаций видов договора буксировки по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой (с. 13–14, 25–26 автореферата, с. 75–85 диссертации) и по видам транспорта (с. 26–29 автореферата, с. 85–118 диссертации), значимых для дифференциации правового регулирования;

представлены научно обоснованные предложения по дальнейшему совершенствованию законодательства о договоре буксировки (с. 18–22 автореферата, с. 18–21, 167 диссертации).

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

научное представление о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности построено на анализе широкого круга российских

и некоторых международных источников права, научной и учебной литературы, включая труды дореволюционных, советских и современных ученых, опубликованных материалов научных и научно-практических конференций различного уровня, а также диссертационных исследований других авторов;

идея базируется на результатах обобщения и анализа материалов правоприменительной практики и актов официального толкования права, включая акты Конституционного Суда РФ, Верховного Суда РФ, Высшего Арбитражного Суда РФ, судебные акты арбитражных судов и судов общей юрисдикции (125 судебных актов);

использованы результаты обобщения имеющихся научных выводов в рассматриваемой сфере, с которыми проведено сравнение авторских данных, полученных в процессе диссертационного исследования;

установлено наличие качественного совпадения ряда авторских результатов с результатами иных исследователей при отсутствии заимствования чужих исследований и результатов;

использованы современные методики сбора и обработки исходной научной информации.

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии на всех этапах исследования в разработке теоретических положений и практических рекомендаций, которые привели к созданию научного представления о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности, что имеет значение для развития науки частного права в области транспортных обязательств; в разработке авторских предложений по совершенствованию действующего законодательства в рассматриваемой сфере; в формулировании выводов, вынесенных на защиту; в апробации результатов исследования; в выступлениях с докладами на научных конференциях различного уровня и подготовке опубликованных научных работ.

Диссертация охватывает основные вопросы поставленной научной задачи и соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается логичной структурой диссертационной работы, а также взаимосвязью выводов, обеспечивающих последовательное освещение исследуемой проблематики.

Диссертационный совет пришел к выводу о том, что диссертация представляет собой самостоятельно выполненную научно-квалификационную

работу, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для развития науки частного права – разработано научное представление о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности, включающее понятие и предмет договора буксировки, элементы и стадии исполнения договора, классификацию видов договора буксировки, права и обязанности сторон, ответственность, и о месте договора буксировки в системе гражданско-правовых договоров с учетом его специфики, распределения прав и обязанностей сторон, ответственности.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания и вопросы от: 1) доктора юридических наук, доцента Пастухова Павла Сыроевича о научном обосновании буксировки грузового порожнего вагона; 2) члена-корреспондента РАН, доктора юридических наук, профессора Габова Андрея Владимировича об основной идее работы и важности найденных решений; 3) доктора юридических наук, доцента Матвеева Антона Геннадьевича о примере буксировки объекта, не являющегося транспортным средством и обосновании выделения договора буксировки без экипажа; 4) доктора юридических наук, доцента Лукьяненко Владимира Евгеньевича, обратившего внимание на то, что новизна работы заключается в том, что дано новое научное определение, универсальное; 5) доктора юридических наук Рудич Валерия Владимировича о правоотношениях, возникающих при буксировки автомобиля с прицепом, на котором размещен груз.

Соискатель Данилин Е.М. ответил на задаваемые в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию.

По вопросу Пастухова П.С. диссертант пояснил, что в главе второй работы выделили несколько параграфов, касающихся классификации по видам транспорта, в т.ч. и железнодорожного транспорта. И применительно к железнодорожному транспорту изучали вопрос, в частности, буксировки грузового порожнего вагона, обращали внимание на существующую полемику и на то, что мы не можем признать грузовой порожний вагон грузом и его следует квалифицировать как транспортное средство, и в складывающихся гражданских правоотношениях, возникающих при его перемещении, есть определенные особенности, характерные для договора буксировки. Безусловно, грузовой порожний вагон - это объект материального мира и у него есть способность к перемещению путем тяги или толкания. Также

обращали внимание на сам способ перемещения, характерный для буксировки, и на субъектный состав, поскольку одной из сторон будут не грузотправители (грузополучатели), а владельцы транспортных средств, как правило, транспортные организации, Обращали внимание и на различия в предмете договоров.

По вопросам Габова А.В. диссертант пояснил, что основная идея работы заключается в формировании научного взгляда на договор буксировки как на универсальный договор, опосредующий перемещение объектов материального мира в пространстве. В работе раскрывается правовая природа данного договора, в частности, при классификации, которую давали не по видам транспорта, а по критерию управления буксировкой, и в договоре буксировки находим то, что не найдем в перевозке груза - участие обеих сторон, взаимодействие сторон в осуществлении процесса перемещения. Выделяется управление поведением другого экипажа и соответствующее воздействие на него. А это имеет и реальное практическое значение, обязательно. Если взять обычную ситуацию, когда кому-то причинен вред, то возникает вопрос, кто его должен возмещать, кто несет ответственность. Лицо, которое осуществляет управление, оно берет на себя ответственность. Если оказывается услуга, это лицо имеет право на получение за его ценные действия по управлению соответствующей платы за услугу, встроенную в услугу по договору буксировки. Это особенности договора буксировки, имеющие не только теоретическое, но и практическое значение.

По вопросам Матвеева А.Г. диссертант пояснил, что в договоре буксировки есть не только стадия непосредственного перемещения объекта, но даже, если он и без экипажа, владелец буксируемого объекта обязан подготовить его, привести в надлежащее техническое состояние, чтобы он мог быть перемещен таким способом. Кроме того, даже на стадии самого перемещения может возникнуть необходимость поддержания технического состояния. Даже при буксировке без экипажа, нельзя говорить, что другая сторона полностью не участвует в исполнении договора. Классический пример буксировки объекта, не являющегося транспортным средством - плот. Его буксируют, и даже есть обязанности по переформированию этого плота.

По вопросу Лукьяненко В.Е. диссертант пояснил, что в работе показан универсальный характер договора буксировки, чтобы предлагаемая

конструкция была готова к возникновению даже чего-то нового. Не просто, чтобы право следовало за техническим прогрессом.

По вопросу Рудича В.В. диссертант пояснил, что в случае буксировки автомобиля с прицепом, на котором размещен груз, для классификации правоотношений необходимо посмотреть на то, что будет предметом заключенного между сторонами договора, и в чем будет заключаться оказание услуги. Либо объектом договора будет груз, который перемещается путем погрузки на транспортное средство, на прицеп, либо это сам прицеп, который будет перемещаться таким способом. Разные будут и предмет договора и объект, по поводу которого будет заключаться договор.

На заседании 15 июня 2024 г. объединенный диссертационный совет принял решение: за решение научной задачи, имеющей значение для развития науки частного права – разработку комплексного научного представления о договоре буксировки как о самостоятельном виде гражданского правового договора и объективном явлении гражданско-правовой действительности, присудить Данилину Евгению Михайловичу ученую степень кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

При проведении тайного голосования объединенный диссертационный совет в количестве 19 человек, из них 11 докторов юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки), участвовавших в заседании, из 23 человек, входящих в состав совета (дополнительно введенных на защиту не было), проголосовали: за присуждение ученой степени – 19, против – нет, недействительных бюллетеней – нет.

И.о. председателя объединенного
диссертационного совета

Потапов Василий Джонович

Ученый секретарь объединенного
диссертационного совета



Максимов Олег Александрович

15 июня 2024 г.