

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 наук

аттестационное дело № _____

решение объединенного диссертационного совета от 17 февраля 2024 г. № 2

О присуждении Назарову Михаилу Юрьевичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата юридических наук.

Диссертация «Гражданско-правовая ответственность перевозчика при смешанных перевозках грузов» по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки) принята к защите 13 декабря 2023 года (протокол заседания № 34) объединенным диссертационным советом 99.2.090.02, созданным на базе ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (614990, г. Пермь, улица Букирева, дом 15) и ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (432017, г. Ульяновск, улица Льва Толстого, дом 42), утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации № 896/нк от 20 июля 2022 г.

Соискатель Назаров Михаил Юрьевич, 26 мая 1997 года рождения, в 2019 году окончил ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» по направлению подготовки 40.03.01

«Юриспруденция» с присвоением квалификация «бакалавр». В 2021 году окончил с отличием ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» по направлению подготовки 40.04.01 «Юриспруденция» с присвоением квалификации «магистр».

С 2021 года и по настоящее время Назаров Михаил Юрьевич обучается в аспирантуре очной формы обучения ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» по программе подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре 40.06.01 «Юриспруденция».

Диссертация выполнена в ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на кафедре предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса.

Научный руководитель – Голубцов Валерий Геннадьевич, доктор юридических наук, профессор, заместитель председателя Семнадцатого арбитражного апелляционного суда (основное место работы), заведующий кафедрой предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (по совместительству).

Официальные оппоненты:

1. Бажина Мария Анатольевна – доктор юридических наук, ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», кафедра предпринимательского права, профессор кафедры;

2. Федотова Диана Сергеевна – кандидат юридических наук, Ульяновский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», кафедра правовых дисциплин, доцент кафедры,

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий», Республика Башкортостан, г. Уфа, в своем положительном отзыве, подписанном заместителем заведующего кафедрой гражданского права, кандидатом юридических наук Альмирой Раисовной Муратовой, утвержденном проректором по инновационной деятельности кандидатом технических наук, доцентом Георгием Константиновичем Агеевым, указала, что диссертация является научно-квалификационной работой, в рамках которой представлено решение проблемы, обладающей значительным влиянием на развитие области юридических знаний в целом, а также в сфере цивилистической науки в частности. В работе изложены новые научно обоснованные подходы и решения, которые обладают практической ценностью, она выполнена на актуальную тему, обладает признаками научной новизны, теоретической и практической значимостью, представляет собой самостоятельное, оригинальное, завершенное исследование, а ее автор – Назаров Михаил Юрьевич заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки).

Соискатель имеет 17 опубликованных работ по теме диссертации общим объемом 5,64 п.л., авторский вклад – 100%, из них 4, объемом 2,22 п.л. – в рецензируемых научных изданиях, включенных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации в Перечень; 13 научных работ опубликовано в трудах международных, всероссийских научно-практических конференциях и иных изданиях. В публикациях соискателя раскрыты результаты исследования гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов. Приведенные в диссертации сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах являются достоверными.

Наиболее значимые работы по теме диссертации:

1. Назаров М.Ю. Нарушение договора смешанной перевозки груза: экономико-правовой анализ / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2022. – Т. 5. – № 7. – С. 157–161;

2. Назаров М.Ю. Динамическая гражданско-правовая ответственность перевозчика груза / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2023. – Т. 6. – № 2. – С. 55–59;

3. Назаров М.Ю. Эффективность гражданско-правовой ответственности перевозчика при нелокализованном повреждении груза / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2023. – Т. 6. – № 3. – С. 201–205;

4. Назаров М.Ю. Правовое регулирование смешанной перевозки груза посредством смарт-контракта / М.Ю. Назаров // International Law Journal. – 2023. – Т. 6. – № 8. – С. 94–98.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы от:

ведущей организации, высказавшей вопросы и замечания относительно следующего: 1) в связи с авторским подходом учета объективных экономических закономерностей, есть ли необходимость определять правовые и экономические риски при разработке законопроектов и гражданско-правовых договоров? В случае положительного ответа, какова последовательность действий для их минимизации? 2) представляется необходимым пояснение позиции, отраженной в авторском понимании субъекта смешанной перевозки, с какой целью выделяется именно «единая цепочка перевозчиков»; 3) требует дополнительных пояснений вывод диссертанта о необходимости введения безвиновной ответственности перевозчика; 4) каким образом определять доли перевозчиков в случае, если повреждение груза обнаружилось до передачи груза грузополучателю, например, при передаче его от одного перевозчика последующему?

официального оппонента М.А. Бажинной, указавшей необходимость пояснить: 1) насколько вывод о том, что страхование груза достигает цели

возмещения причиненных убытков в случае, если грузоотправитель желает получить денежное возмещение, а не переместить груз в пространстве, применим к грузу, определяемому родовыми признаками, а не к индивидуально-определенной вещи; 2) рассматривает ли автор организацию мультимодальных перевозок в качестве отдельной договорной конструкции и насколько целесообразно сравнивать между собой договор смешанной перевозки грузов и договор перевозки пассажира и багажа; 3) возможность включения в российское право нормы об абсолютной безвиновной ответственности, при которой любое нарушение перевозчиком своего обязательства влечёт юридическую ответственность, вне зависимости от обстоятельств данного нарушения, и насколько это соотносится с обстоятельствами непреодолимой силы и нормой пункта 1 статьи 796 ГК РФ; 4) о критериях отнесения того или иного лица к оператору смешанной перевозки груза и, например, о признании таковым транспортного экспедитора или первого перевозчика, заключившего договор смешанной перевозки с грузоотправителем; 5) в чем, по мнению автора, проявляется злоупотребление правом со стороны перевозчика или грузоотправителя при занижении объявленной ценности груза;

официального оппонента Д.С. Федотовой, в котором отмечены следующие вопросы: 1) о возможности объединения смешанных перевозок грузов, пассажиров и багажа и практической ценности проведения сравнения договоров смешанной перевозки груза со смешанной перевозкой пассажиров и багажа; 2) насколько вероятностная причинно-следственная связь соотносится с правовым принципом определенности, согласно которому лицо должно иметь возможность предвидеть, в том числе, и возможность наказания? Не будет ли реализация данного условия приводить к необоснованному привлечению перевозчика к гражданско-правовой ответственности? 3) каково место «локализации» в существующем правовом институте гражданско-правовой ответственности, каким образом

предложение автора о введении термина «локализация места совершения правонарушения» соотносится, например, с составом гражданского правонарушения, и является ли предложенный критерий «локализации» еще одним условием гражданско-правовой ответственности? 4) насколько требование о подаче иска непосредственно к причинителю вреда соотносится с защитой прав и интересов грузополучателя? Грузополучатель должен самостоятельно определить надлежащего ответчика и предъявить требование непосредственно ему?

кафедры предпринимательского и энергетического права ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет», в котором отмечены: 1) дискуссионность предложения о необходимости учета объективных экономических закономерностей, в том числе возможности нарушения лицом обязательства – значит ли это, что добросовестность перевозчиков ставится под сомнение? В каких случаях необходимо учитывать данные экономические закономерности; 2) вывод о целесообразности возложения на грузоотправителя или грузополучателя бремени выбора надлежащего истца требует дополнительной аргументации;

кафедры гражданского права ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», поставившей вопросы: 1) входят ли в организацию смешанных перевозках грузов так же иные услуги, помимо перемещения груза в пространстве, например, оформление транспортных документов, осуществление хранения груза и тому подобное? 2) почему ответственность соперевозчиков должна быть долевым и зачем менять солидарный подход к ответственности перевозчиков в договоре смешанной перевозки грузов? 3) представляется спорным утверждение автора, о том, что цель, ради которой на всех соперевозчиков должна быть возложена долевым гражданско-правовая ответственность, не в том, чтобы возместить причинённые убытки грузоотправителю, а в том, чтобы все перевозчики в действительности понесли бремя ответственности и, как следствие, изменили

поведение на более добросовестное, связанное с принятием больших мер предосторожности в отношении перевозимого груза;

профессора кафедры гражданского права Северо-Западного филиала ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», доктора юридических наук, доцента Владимира Анатольевича Болдырева, высказавшего следующие замечания и вопросы: 1) автореферат диссертации выиграл бы в случае отражения в нем наиболее важных статистических показателей, характеризующих правоприменительную деятельность и экономические отношения, которые привели автора к сделанным выводам; 2) каковы результаты конкуренции легальных моделей транспортной экспедиции и смешанной перевозки и имеется ли тенденция к постепенному вытеснению одной из них из практики построения экономических отношений или можно констатировать циклические (колебательные) процессы в данной области?

профессора кафедры гражданского права ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», доктора юридических наук, профессора Аркадия Викторовича Майфата, поставившего следующие вопросы: 1) предусмотрены ли действующим законодательством меры для предотвращения повреждения груза в процессе перевозки, особенно в контексте возможности локализации или нелокализации места совершения правонарушения перевозчиками? 2) будет ли возможность у отдельного перевозчика доказать свою добросовестность при осуществлении перевозки груза, в результате чего требовать перераспределения долей между остальными перевозчиками?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их компетентностью, известностью и достижениями в области транспортного 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, утвержденного 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: целостное доктринальное представление о гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанных перевозках грузов в российском гражданском праве, включающее в себя модели реализации гражданско-правовой ответственности перевозчика груза как в случае возможности локализации места совершения гражданского правонарушения, так и при отсутствии такой возможности, (с. 10-13, 20-25 автореферата, с. 10-13, 118-197 диссертации);

предложены: подход, ориентированный на выявление особенностей, характеризующих гражданско-правовую ответственность посредством применения метода экономического анализа права (с. 10-11, 15-16 автореферата, с. 10-11, 16-38 диссертации); разграничение прямого смешанного сообщения, смешанных, мультимодальных и комбинированных перевозок (с. 56-60 диссертации); суждения о подходах к пониманию субъектов смешанной перевозке груза (с. 11-12 автореферата, с. 11-12, 62-96 диссертации); оригинальный критерий локализации места совершения гражданского правонарушения перевозчика (с. 13, 22-24 автореферата, с. 13, 141-146, 165-166 диссертации); механизм реализации долевой гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза (с. 13, 24 автореферата, с. 15, 184-192 диссертации);

доказаны: перспективность использования в юридической науке и на практике новых научных идей о гражданско-правовой ответственности

перевозчика при смешанной перевозке груза (с. 10-13, 22-24 автореферата, с. 141-192 диссертации); положения о том, что эффективность реализации гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза базируется на теории рационального выбора (с. 10-11, 15-16 автореферата, с. 10-11, 21-34, 75-85, 120-137, 154-155, 186-192 диссертации); неэффективность механизма страхования груза для предотвращения его повреждения в ходе перевозки (с. 31-32, 173-177 диссертации); нерациональность объединения института смешанной перевозки груза и мультимодальной пассажирской перевозки груза и багажа в один институт смешанных перевозок (с. 11, 19-20 автореферата, с. 11, 96-117 диссертации);

введены в научный оборот новые понятия и новое содержание понятий: «последний (выдающий) перевозчик» (с. 19 автореферата, с. 68 диссертации), «соперевозчики» (с. 11-12 автореферата, с. 68-70 диссертации), «смарт-контракт в смешанной перевозке груза» (с. 95 диссертации), «локализация места совершения гражданского правонарушения перевозчика» (с. 13, 22 автореферата, с. 140-143 диссертации), «долевая гражданско-правовая ответственность на основе критерия времени» (с. 13, 24 автореферата, с. 191 диссертации).

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны значимые для науки гражданского права и направленные на дальнейшее совершенствование соответствующих правовых норм теоретические положения о гражданско-правовой ответственности перевозчика в сфере смешанной перевозки груза: определение смыслового значения термина «гражданско-правовая ответственность перевозчика» (с. 16-18 автореферата, с. 38-62 диссертации); различия в подходах к пониманию субъектов гражданско-правовой ответственности при смешанной перевозке груза (с. 62-96 диссертации); основание и условия гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза (с. 12, 20-22 автореферата, с. 12, 118-141 диссертации), критерий локализации

места совершения гражданского правонарушения перевозчика (с. 13, 22-23 автореферата, с. 13, 141-160 диссертации);

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использована диалектическая теория познания; анализ, синтез, аналогия, индукция, дедукция, статистический, сравнительно-правовой, формально-юридический методы правовых исследований и метод экономического анализа права (с. 9 автореферата и диссертации);

изложены: место Правил Гаага-Висби, Гамбургских правил, Роттердамских правил, Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. в системе источников транспортного права (с. 64-65, 67, 72-76, 82-86, 90 диссертации); суждение о выплатах перевозчика в пользу грузоотправителя или грузополучателя как заранее оценённых убытках с реальной оценкой (с. 155-157 диссертации); обоснования нецелесообразности механизма регрессных требований одного должника к другим вследствие увеличения нагрузки на судебную систему (с. 13, 24 автореферата, с. 13, 187-188 диссертации);

раскрыты проблемы определения субъекта, несущего гражданско-правовую ответственность при смешанной перевозке груза (с. 23 автореферата, с. 160-166 диссертации);

изучены историческая динамика правового регулирования гражданско-правовой ответственности на национальном уровне (с. 16-18 автореферата, с. 41-51 диссертации); риски неисполнения и стимулы к добросовестному исполнению обязательства сторонами договора смешанной перевозки груза (с. 168-170, 176-180 диссертации);

проведена модернизация научных знаний о гражданско-правовой ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза в целом, обеспечивающих получение новых результатов по теме (с. 15-25

автореферата, с. 76-77, 88-90, 104-105, 129-130, 163-164, 182-183 диссертации).

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

разработаны предложения, которые могут послужить основой для правотворческой деятельности при регулировании гражданско-правовой ответственности при осуществлении смешанных перевозок грузов, правоприменительной деятельности в процессе толкования положений международных и национальных актов в сфере транспортного права, деятельности судебных органов при подготовке разъяснений и разрешении конкретных споров с участием субъектов перевозочной деятельности (с. 16-24 автореферата, с. 37-38, 61-62, 93-96, 116-117, 140-141, 192-197 диссертации);

разработанные положения внедрены в практику деятельности Семнадцатого арбитражного апелляционного суда;

определены необходимость изменения подхода к пониманию реализации гражданско-правовой ответственности посредством применения метода экономического анализа права (с. 10-11 автореферата, с. 10-11, 22-24 диссертации); перспективность практического применения строгой (безвиновной) ответственности перевозчика при смешанной перевозке груза (с. 12 автореферата, с. 12, 34-35, 129-130 диссертации);

создана система практических рекомендаций, направленных на обеспечение эффективности реализации гражданско-правовой ответственности при осуществлении смешанных грузоперевозок (с. 20-22 автореферата, с. 37, 51-52, 114, 134-135, 150, 168, 182 диссертации);

представлены научно обоснованные предложения по дальнейшему совершенствованию законодательства в исследуемой сфере (с. 16, 20 автореферата, с. 25-26, 37, 82, 86, 114, 159 диссертации).

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

доктринальное представление о гражданско-правовой ответственности перевозчика построено на анализе широкого круга российских и зарубежных источников права, научной и учебной литературы, опубликованных материалов научных и научно-практических конференций различного уровня организации и представительства, а также диссертационных исследований других авторов;

идеи базируются на результатах обобщения и анализа материалов правоприменительной практики, в частности, актов Верховного Суда РФ, практики арбитражных судов и судов общей юрисдикции;

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

установлено наличие качественного совладения 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 разработке целостного доктринального представления о гражданско-правовой ответственности перевозчика в сфере смешанных перевозок грузов, что имеет существенное значение для науки гражданского права в целом и транспортного права в частности, в разработке модели распределения гражданско-правовой ответственности между соперевозчиками груза в долях пропорционально сроку нахождения груза у каждого из них, обеспечивающей мотивацию к заботе о грузе всех перевозчиков, а также в обосновании необходимости разграничения двух договорных конструкций, применяемых для регулирования перевозки в прямом смешанном сообщении, в зависимости от вида объекта перевозки (пассажиров и багажа либо грузов), в формулировании предложений по совершенствованию действующего

законодательства в рассматриваемой сфере и выводов, вынесенных на защиту; в апробации результатов исследования: в выступлениях с докладами на научно-практических конференциях различного уровня и подготовке опубликованных работ.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие замечания и вопросы от: 1) Габова Андрея Викторовича о трансформации института ответственности при осуществлении перевозки в контексте санкционного режима, ограничений; 2) Лукьяненко Владимира Евгеньевича об установлении правил взаимодействия соперевозчиков и проведении служебного расследования при повреждении груза; 3) Лукьяненко Владимира Евгеньевича о том, как происходит расследование повреждения груза, если оно произошло из-за производственного брака или в процессе погрузки, и о том, как определяется ответственность перевозчика в таких ситуациях; 4) Серовой Ольги Александровны о порядке привлечения отдельных перевозчиков к смешанной грузоперевозке; 5) Лесковой Юлии Геннадьевны о возможности участия в смешанной перевозке беспилотного транспорта и о реализации гражданско-правовой ответственности в данном случае; 6) Габова Андрея Владимировича о субъекте ответственности при повреждении груза при перевозке с участием беспилотного транспорта; 7) Соловых Светланы Жорисовны о разновидностях смешанных перевозок грузов.

Соискатель М.Ю. Назаров ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию.

По первому вопросу Габова А.В. диссертант пояснил, что в условиях санкционного режима и осложнения международной торговли, смешанные перевозки становятся особенно актуальными, поскольку позволяют эффективно перемещать грузы между разными странами при помощи различных видов транспорта. Смешанные перевозки становятся более распространёнными, особенно внутри России, где их количество растёт. Это

связано с необходимостью передачи груза на границе и последующим прямым смешанным сообщением внутри страны, разрывая правоотношение на два этапа.

По первому вопросу Лукьяненко В.Е. диссертант пояснил, что ответственность за повреждение или утрату груза в смешанной перевозке лежит на всех перевозчиках, включенных в этот процесс. Однако требование возмещения ущерба может быть предъявлено только к перевозчику, который выдал груз. В свою очередь, этот перевозчик может предъявить регрессный иск к другим перевозчикам в цепочке, основываясь на доказательстве их вины. Учитывая, что в настоящее время регрессные требования к соперевозчикам в смешанной перевозке основаны на принципе вины, это делает реализацию ответственности неэффективной, так как ответственность на этих соперевозчиков практически не может быть возложена.

По второму вопросу Лукьяненко В.Е. диссертант пояснил, что если экспертиза установила, что повреждение груза вызвано производственным дефектом, то перевозчики не несут ответственность, так как не они осуществили деяние, осуществившее повреждение груза. Если же повреждение груза вызвано ненадлежащим исполнением транспортного обязательства, перевозка осуществлялась в опечатанном контейнере, то невозможно однозначно определить, когда и где произошло повреждение. Из-за этого невозможно установить вину конкретного перевозчика, что делает регрессные иски затруднительными из-за отсутствия прямой причинно-следственной связи.

По вопросу Серовой О.А. диссертант пояснил, что в настоящее время для привлечения отдельных перевозчиков к смешанной перевозке используются узловые соглашения, заключаемые на местах перевалки грузов, где определяется порядок взаимодействия и передачи груза между различными видами транспорта. Для упрощения процесса и управления перевозками может быть создан смарт-контракт, предоставляющий

возможность создания заявок грузоотправителям и отдельным перевозчикам, что является новым подходом, предложенным в дистанционном исследовании.

По вопросу Лесковой Ю.Г. диссертант пояснил, что в контексте возможного использования беспилотного транспорта перевозчик все так же несет ответственность перед грузополучателем за сохранность и своевременную доставку груза, как и в случае использования обычных транспортных средств. Отношения между перевозчиком и грузополучателем остаются неизменными, и в случае убытков или причинения вреда грузополучателю, перевозчик будет нести ответственность, независимо от того, является ли транспортное средство беспилотным или управляемым человеком.

По второму вопросу Габова А.В. диссертант пояснил, что исследование фокусируется на значимости способа перемещения груза для грузоотправителя. Рассмотрение влияния возможных технологических инноваций, таких как беспилотные транспортные средства, на регулирование ответственности за поврежденный груз требует дополнительных исследований с учетом уже существующего правового регулирования искусственного интеллекта и транспортных средств, чтобы определить необходимость и способы адаптации текущих нормативов к новым технологическим реалиям и формам транспортировки.

По вопросу Соловых С.Ж. диссертант пояснил, что смешанные перевозки включают в себя различные виды, такие как прямое смешанное сообщение, комбинированная и мультимодальная перевозка грузов, объединенные общей родовой категорией для исследования. Диссертант привел их определения.

На заседании 17 февраля 2024 г. объединенный диссертационный совет принял решение: за решение научной задачи, имеющей значение для развития науки гражданского права – формирование целостного

доктринального представления о гражданско-правовой ответственности перевозчика, включающего в себя понятие, виды, особенности практической реализации гражданско-правовой ответственности перевозчиков при разных видах смешанных перевозок грузов, построенного на понимании субъектов перевозочной деятельности как рациональных участников гражданского оборота, преследующих собственные экономические интересы, присудить Назарову Михаилу Юрьевичу ученую степень кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки).

При проведении тайного голосования объединенный диссертационный совет в количестве 16 человек, из них 9 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 – 16, против – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель объединенного
диссертационного совета

Морозов Сергей Юрьевич

Ученый секретарь объединенного
диссертационного совета

Максимов Олег Александрович

17 февраля 2024 г.

