

На правах рукописи



**Данилин Евгений Михайлович**

**ДОГОВОР БУКСИРОВКИ ПО ГРАЖДАНСКОМУ ПРАВУ  
РОССИИ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Автореферат**

**диссертации на соискание ученой степени**

**кандидата юридических наук**

Ульяновск — 2024

Диссертация выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Ульяновский государственный университет» на кафедре гражданского и предпринимательского права

- Научный руководитель **Морозов Сергей Юрьевич**,  
Заслуженный юрист Российской Федерации,  
доктор юридических наук, профессор
- Официальные оппоненты **Ананьева Анна Анатольевна**  
доктор юридических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Российский государственный  
университет правосудия»,  
кафедра гражданского права, заведующий  
кафедрой
- Бутакова Надежда Александровна**  
доктор юридических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский  
государственный морской технический  
университет»,  
кафедра государственного и международного  
права, заведующий кафедрой
- Ведущая организация **ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий»**

Защита состоится 15 июня 2024 года в 14.00 часов на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.090.02, созданного на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Пермский государственный национальный исследовательский университет», федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет» по адресу: 432970, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 40/9, ауд. 301.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный университет» и на сайте <https://ulsu.ru/ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России <https://vak.minobrnauki.gov.ru>

Отзывы на автореферат просим высылать по адресу: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42, ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2024 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



Максимов Олег Александрович

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования** объясняется необходимостью правового регулирования общественных отношений, возникающих при заключении, исполнении, изменении, расторжении, прекращении договора буксировки, адекватного происходящим изменениям в действующем законодательстве и правоприменительной практике и проявляется в различных аспектах: социально – экономическом, доктринальном, правотворческом и правоприменительном.

*Социально – экономический аспект.* От развития транспортной системы зависят безопасность и скорость решения вопросов перемещения товаров, а буксирные операции сопряжены с повышенным риском, поскольку в буксировке взаимодействуют несколько объектов. Государством придается большое значение развитию транспортной системы, особенно с учетом тех вызовов, с которыми столкнулось российское общество. Постановлением Правительства РФ были утверждены Транспортная стратегия Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – Транспортная стратегия), и Государственная программа «Развитие транспортной системы»<sup>2</sup> (далее – Государственная программа).

Государственная программа, отмечая существенное изменение экономики и жизни людей, с учетом закрытия границ, волатильности на сырьевых рынках, изменения спроса на услуги, в т.ч. транспортные, имеет в числе прочего, целями ускорение товародвижения, повышение конкурентоспособности транспортной системы и доступности

---

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 27.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1 (Часть II). Ст. 340 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 02.01.2024.

соответствующих услуг для населения, а также решение вопросов в сфере безопасности транспортной системы и повышения ее устойчивости.

В условиях научно-технического прогресса, процесса освоения природных ресурсов океана, строительства морских нефтяных платформ и других сложных и крупных сооружений, значение буксирных операций возрастает, в т.ч. в регионах со сложными климатическими условиями<sup>3</sup>, незаменимыми в транспортном процессе. Растут размеры морских судов, которые часто не могут зайти в порт или выйти из порта без помощи буксиров<sup>4</sup>. Огромную пользу использование буксиров приносит при спасательных операциях и в деле охраны окружающей среды.

Занимающейся вопросами морской судоходной политики неправительственной организацией «Балтийский и международный морской совет» (англ. Baltic and International Maritime Council), аббревиатура БИМКО (англ. BIMCO), согласно данным официального сайта имеющей более 2000 членов в 130 странах, представляющих 62% мирового флота<sup>5</sup>, в связи с востребованностью буксирных операций были разработаны типовые проформы «Towcon» и «Towhire», используемые для договоров, посредством которых происходит оформление международной межпортовой буксировки.

Федеральной службой морского флота России была разработана Инструкция по безопасности морских буксировок (письмо № МФ-35/1921 от 08 июля 1996 г.)<sup>6</sup>, предназначенная для всех участников буксировок, организуемых и/или осуществляемых предприятиями, организациями и учреждениями Росморфлота, в которой содержится рекомендация для

---

<sup>3</sup> Указ Президента РФ от 26.10.2020 N 645 (ред. от 27.02.2023) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6970; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 27.02.2023.

<sup>4</sup> Приказ Министерства транспорта России от 16.05.2022 N 179 «Об утверждении Правил буксировки» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2022 N 68645) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.05.2022.

<sup>5</sup> Балтийский и международный морской совет : [сайт]. URL: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (дата обращения 30.01.2024)

<sup>6</sup> Письмо Федеральной службы морского флота России от 08.07.1996 № МФ-35/1921// СПС «Консультант Плюс»

заключения договоров буксировки использовать в качестве прототипов проформы международных контрактов на морскую буксировку «TOWCON» и «TOWHIRE», как наиболее полно отражающие все условия буксировок. Таким образом, социально-экономическая значимость рассматриваемой темы сомнений не вызывает.

*Доктринальный аспект.* Несмотря на социально-экономическую значимость темы исследования, научный интерес к проблемам гражданско-правового регулирования договора буксировки, соответствующего последним изменениям действующего законодательства, нельзя назвать значительным.

Остается неопределенной правовая природа договора буксировки. В юридической литературе рассмотрение данного вопроса зачастую предлагает изложение мнения соответствующего автора на соотношение договора буксировки с договором перевозки и общую характеристику договора буксировки. Вместе с тем, необходимо констатировать, что системный взгляд на договор буксировки как самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но имеющий значение для других видов транспорта, не выработан.

Остаётся не разработанным вопрос классификации договора буксировки. Как правило, авторы исходят из классификации, предполагающей, в качестве критерия классификации исключительно место проведения буксировки. В частности, указывают на буксировку морскую и портовую. Однако при этом не уделяется должного внимания правовой природе услуг по управлению. К тому же не предлагается проведение классификации по наиболее очевидному (на наш взгляд) критерию – виду транспорта, на котором проводится буксировочная операция.

Кроме того, остаются не исследованными вопросы ответственности сторон договора буксировки, с учётом последних изменений действующего законодательства и правоприменительной практики.

**Правотворческий аспект.** Регулирование вопросов буксировки не является системным, и в законодательстве гораздо тщательнее урегулированы вопросы перевозки грузов. Гражданский кодекс РФ, например, не определяет договор буксировки в качестве отдельного самостоятельного вида договора наряду с иными договорами, которым посвящены отдельные главы (параграфы) Гражданского кодекса РФ, такими как договор перевозки, договор транспортной экспедиции и др. Таким образом, вероятно, предполагается необходимость принимать к руководству общие положения, в том числе об обязательствах и договоре, и не признавая, следовательно, специфику, которая отличает договор буксировки от иных гражданско-правовых договоров.

То же умолчание наблюдается в некоторых транспортных уставах и кодексах. В частности, о договоре буксировки не упоминает Устав железнодорожного транспорта<sup>7</sup> Российской Федерации (далее – УЖТ РФ), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации<sup>8</sup> (далее – УАТ РФ), Воздушный кодекс Российской Федерации<sup>9</sup> (далее – ВК РФ). Лишь в двух, из числа кодифицированных нормативных правовых актах: Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации<sup>10</sup> (далее – КТМ РФ) и Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации<sup>11</sup> (далее – КВВТ РФ) обнаруживаются нормы права, специально посвященные данному договору.

---

<sup>7</sup> Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>8</sup> Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>9</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 18.03.2023.

<sup>10</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

<sup>11</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 19.10.2023.

Вместе с тем, странно игнорировать очевидное – буксировка, во всяком случае, как технологический процесс, на автомобильном, железнодорожном, воздушном транспорте осуществляется. Соответственно, возникает потребность дать ответы на вопросы об отличиях договора буксировки на этих видах транспорта и его особенностях, а также решить вопрос о том, имеется ли необходимость выделения в Гражданском кодексе РФ такого вида договора.

***Правоприменительный аспект.*** При обозначенном отсутствии в нормативно-правовых актах (за указанным исключением КТМ РФ и КВВТ РФ) специального регулирования вопросов буксировки, буксировка вместе с тем, осуществляется и другими видами транспорта. Соответственно, в ходе буксировки могут возникать разнообразные ситуации, складывающиеся при повреждении буксируемого и (или) буксирующего объектов, а также объектов третьих лиц, возникают вопросы, связанные со страхованием, вопросы ответственности за причиненный ущерб, и другие.

Так, по вопросам буксировки автомобильным транспортом, имеется многочисленная практика как судов общей юрисдикции, так и арбитражных судов, в судебной практике также встречаются случаи рассмотрения дел, возникающих из воздушной буксировки, но делать выводы о единообразии в данной сфере правового регулирования преждевременно.

**Степень научной разработанности темы.** В целом, правовому регулированию транспортной деятельности на протяжении довольно продолжительного периода времени уделялось и уделяется внимание цивилистов, таких как И.В. Алексеев, М.А. Аллахвердов, А.А. Ананьева, М.А. Бажина, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, В.Н. Гречуха, В.А. Егиазаров, А.Д. Кейлин, А.Л., Маковский, С.Ю. Морозов, М.А. Тарасов, М.Е., Ходунов, Б.Б., Черепяхин и др.

Вместе с тем, правовому регулированию буксировки по сравнению, например, с перевозкой грузов, внимания уделяется значительно меньше, и договор буксировки редко становится специальным объектом исследования.

Среди посвященных данному вопросу отдельных исследований можно отметить исследование М.К. Петрова 1954 года «Правовые вопросы буксировки»<sup>12</sup>, и исследование М.А. Аллахвердова 1973 года «Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям СССР»<sup>13</sup>. Следует также упомянуть работы Г.Г. Казьминой «Договор буксировки на речном транспорте» (Свердловск, 1987)<sup>14</sup>, З.Н. Мохаммада «Международно-правовые аспекты морской буксировки» (Санкт-Петербург, 1995)<sup>15</sup>, И.В. Алексеева «Договор буксировки леса в плотках по советскому внутренневодному праву» (Ленинград, 1961).

Однако все вышеупомянутые работы относятся, в основном, к советскому периоду развития отечественного права и посвящены правовому регулированию буксировки на морском и внутреннем водном транспорте.

При этом надо отметить, что отдельные аспекты, связанные с договором буксировки, например, определением правовой природы перемещения грузовых порожних вагонов, освещаются в современной научной литературе и отдельных публикациях, в частности, следует упомянуть работы А. А. Ананьевой «Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора»<sup>16</sup>, С. Ю. Морозова и Т. С. Нагорной «Железнодорожное право: учебник для магистратуры»<sup>17</sup>, В. А. Сапеги «Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции»<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> Петров, М. К. Правовые вопросы буксировки. Москва : Государственное издательство водного транспорта, 1954. 151 с.

<sup>13</sup> Аллахвердов, М. А. Правовое регулирование договора буксировки по внутренним водным путям. Москва : Транспорт, 1973. 81 с.

<sup>14</sup> Казьмина, Г. Г. Договор буксировки на речном транспорте : диссертация ... кандидата юридических наук : Свердловск, 1987. 201 с.

<sup>15</sup> Мохаммад, З. Н. Международно-правовые аспекты морской буксировки : диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.10. Санкт-Петербург, 1995. 170 с.

<sup>16</sup> Ананьева, А. А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора // Ученые записки Казанского университета. Серия Гуманитарные науки. 2017. Т.159, Кн.2. С.467-468.

<sup>17</sup> Морозов, С. Ю., Нагорная Т. С. Железнодорожное право : учебник для магистратуры. Ульяновск : УлГУ, 2019. 243 с.

<sup>18</sup> Сапега, В. А. Объект перевозки как видообразующий признак классификации договоров транспортной экспедиции // Правовая политика и правовая жизнь. 2021. № 4. С. 69-78

Таким образом, комплексного исследования правового регулирования договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, применяемого почти на всех видах транспорта, с учётом современного действующего законодательства и актуальной правоприменительной практики, не проводилось.

**Объектом диссертационного исследования** выступают общественные отношения, складывающиеся при заключении, исполнении, изменении, расторжении, прекращении договора буксировки.

**Предметом диссертационного исследования** являются нормы права, регламентирующие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы отечественного законодательства, ранее регламентировавшие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении буксировки, но ныне утратившие силу; проекты нормативно-правовых актов, направленных на регулирование общественных отношений, складывающихся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы законодательства отдельных зарубежных стран, регламентирующие общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; нормы международных договоров, регламентирующих, в том числе, общественные отношения, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; мнения отечественных учёных-правоведов относительно истории развития, современного состояния и перспектив правового регулирования общественных отношений, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке, выраженные в монографической, учебной и справочной литературе; мнения отдельных практикующих работников относительно проблем правового регулирования общественных отношений, складывающиеся при осуществлении деятельности по буксировке; судебной, договорной и иной правоприменительной практике.

**Цели и задачи исследования.** Цель настоящего исследования заключается 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.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие исследовательские **задачи**:

1. Разработать авторское понятие и выявить предмет договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, опосредующего перемещение материальных объектов в пространстве.

2. Выявить исторические условия возникновения и развития договора перевозки как самостоятельного договора и соотношение договора буксировки с иными гражданско-правовыми договорами на современном этапе.

3. Выявить элементы договора и стадии договора буксировки.

4. Выявить виды договора буксировки по критерию управляемости.

5. Выявить сущностные черты буксировки на морском и внутреннем водном транспорте, сформулировать определение договора буксировки на морском и внутреннем водном транспорте.

6. Выявить сущностные черты буксировки автомобильным транспортом и сформулировать определение договора буксировки на автомобильном транспорте.

7. Доказать, что перемещение (путем тяги или толкания) грузового порожнего вагона, а также и недействующего локомотива производится в рамках договора буксировки, разработать авторское определение договора буксировки железнодорожным транспортом.

8. Доказать, что в качестве буксируемого объекта может выступать воздушное судно, разработать авторское определение договора буксировки воздушного судна.

9. Выявить особенности ответственности сторон договора буксировки.

10. Выявить особенности конкуренции оснований иска о возмещении ущерба, причиненного в процессе буксировки.

10. Разработать предложения по совершенствованию положений гражданского законодательства о договоре буксировки и правоприменительной практики в данной сфере.

#### **Методологическая основа диссертационного исследования.**

Обозначенные исследовательские задачи решались с применением системного, системно-структурного, структурного, исторического и герменевтического методологических подходов. Кроме того, при исследовании применялись общенаучные методы исследования: анализ и синтез, индукция и дедукция, метод аналогии. Также использовался метод юридического моделирования.

Историко-правовой метод применялся в параграфе 2 главы первой работы, посвященной исследованию вопроса о соотношении договора буксировки со смежными договорными обязательствами, принимая во внимание необходимость изучения также и историко-правового аспекта выделения договора буксировки как самостоятельного гражданско-правового договора, и затрагивая период с начала XIX века. В процессе исследования использовался формально-юридический метод в целях определения юридических понятий, выявления их признаков.

**Теоретическая основа исследования.** Теоретическую основу диссертационной работы составляют труды Т.Е. Абовой, С.С. Алексева, И.В. Алексева, М.А. Аллахвердова, А.А. Ананьевой, М.А. Бажиной, М.И. Брагинского, В.А. Вайпана, Е.В. Васьковского, В.В. Витрянского, А.А. Волоса, Б.М. Гонгалю, Ю.Х. Джавада, В.В. Долинской, Н.А. Духно, В.А. Егиазарова, А.И. Землина, Г.Г. Иванова, О.С. Иоффе, И.А. Исаева, А.Д. Кейлина, О.А. Красавчикова, А.Л. Маковского, Д.И. Мейера, В.Ф. Мешера, С.Ю. Морозова, И.Б. Новицкого, М.К. Петрова,

К.П. Победоносцева, В.Ф. Попондопуло, И.М. Рабиновича, Ю.В. Романца, Р.Р. Сафина, А.П. Сергеева, А.М. Симоненко, А.С. Скаридова, В.А. Слыщенкова, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, Ю.К. Толстого, А.И. Толстой, М.К. Треушникова, Р.В. Халина, Р.О. Халфиной, А.И. Хаснутдинова, П.П. Цитовича, Г.Ф. Шершеневича, О.В. Шестаковой и других авторов.

**Нормативную базу исследования** составили международные конвенции и межправительственные соглашения в сфере транспортного права, Конституция Российской Федерации, Гражданский процессуальный кодекс РФ и Арбитражный процессуальный кодекс РФ, а также Гражданский кодекс РФ, транспортные кодексы и уставы, и другие федеральные законы, и подзаконные правовые акты. Кроме того, использовались утратившие силу нормативные правовые акты.

**Эмпирическую базу диссертационного исследования** образовали содержащие соответствующие разъяснения постановлений пленума Высшего Арбитражного суда РФ, Верховного Суда РФ, а также утвержденные обзоры судебной практики, тридцать судебных актов судов общей юрисдикции и арбитражных судов, включая судебные акты соответствующих судебных коллегий ВС РФ, кассационных и апелляционных судов, судов субъектов РФ.

**Научная новизна исследования** проявляется в том, что работа 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 работе при этом:

- сформулировано авторское определение договора буксировки;
- выявлены особенности договора буксировки и проведен анализ его соотношения с иными гражданско-правовыми договорами;

- доказано, что договор буксировки опосредует перемещение объекта в пространстве не только водным транспортом;
- дано определение транспортного средства применительно к договору буксировки;
- выделена стадия исполнения договора буксировки – стадия сдачи буксируемого объекта;
- выработаны предложения по совершенствованию положений гражданского законодательства о договоре буксировки.

**На защиту выносятся следующие основные положения:**

1. Доказано, что договор буксировки является самостоятельным транспортным договором, имеющим универсальный характер и опосредующим с учетом присущей ему специфики, перемещение объектов в пространстве не только водным, но и иными видами транспорта.

Научно обосновано и сформулировано отражающее присущую договору буксировки специфику авторское определение договора буксировки:

«По договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое транспортное средство или иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку».

2. В отличие от общепринятого выделения трех стадий исполнения договора буксировки предлагается выделить самостоятельную четвертую стадию - стадию сдачи буксируемого объекта, исходя из имеющихся у сторон договора буксировки обязанностей при сдаче-приемке буксируемого объекта и момента окончания исполнения договора буксировки.

3. Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они должны подразделяться на договоры, предусматривающие возможность управления

транспортным средством, и на договоры не предусматривающие такой возможности. Первые из них, следует назвать 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.

4. По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

5. По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.

6. Доказано, что, принимая во внимание сущностные черты буксировки, отношения сторон, складывающиеся при буксировке автомобильным транспортом, не всегда укладываются в рамки договорной конструкции перевозки груза. Безусловно, буксируемый объект, также, как и груз в договоре перевозки, является объектом материального мира, а при буксировке происходит его перемещение в пространстве в конкретное место.

Вместе с тем, необходимо учитывать специфику объекта буксировки и, в частности, такое его свойство как способность к перемещению под воздействием буксирующего объекта, а также специфику способа перемещения (осуществление такого перемещения путем тяги либо его осуществление путем толкания соответствующего другого объекта), т.е.

применение способа, при реализации которого используется присущее объекту материального мира (буксируемому) свойство - способность катиться.

Кроме того, при перевозке груза перевозчик выступает как фактический его держатель до того момента, когда он сдаст его грузополучателю, а при осуществлении буксировки не происходит такой передачи объекта. При буксировке, что также отличает ее от перевозки груза, предполагается участие владельца буксируемого объекта в исполнении буксировки, в частности, путем приведения в годное состояние объекта буксировки, а также путем проявления заботы о безопасной буксировке. Перемещение на автомобильном транспорте одного объекта другим на гибкой или жесткой сцепке с точки зрения квалификации правоотношений сторон следует признать буксировкой. Вопрос о том, является буксировкой или перевозкой перемещение объекта автомобильного транспорта методом частичной погрузки должен решаться в каждом конкретном случае с учетом участия владельца перемещаемого объекта в исполнении такого перемещения, в частности, на стадии предоставления объекта и стадии осуществления перемещения.

7. Научно обосновано, что грузовой порожний вагон способен к перемещению под воздействием буксирующего объекта, может являться объектом буксировки независимо от того, размещен ли на нем какой-либо груз и в полной мере соответствует определению транспортного средства как предназначенного для перевозки людей, грузов или оборудования самоходного или несамоходного устройства. Грузовой порожний вагон при буксировке не требует нахождения на нем соответствующей команды буксируемого объекта, что никаким образом не исключает необходимость участия владельца буксируемого объекта (отправителя) в исполнении обязанностей на соответствующих стадиях исполнения договора буксировки, в частности на стадии осуществления подготовительных действий, которые

необходимы при буксировке, когда объект приводится в пригодное для буксировки состояние.

8. Даны формулировка и научное обоснование следующему определению договора буксировки воздушного судна:

«По договору буксировки воздушного судна одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания представленное другой стороной воздушное судно на определенное расстояние, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить воздушное судно для буксировки и оплатить буксировку».

9. Научно обосновано, что стороны договора буксировки при причинении вреда повреждением имущества другой стороны должны нести ответственность исходя из условий заключенного договора, если они не приняли все необходимые меры для исполнения надлежащим образом своих обязанностей, которые от них требовались по условиям договора для надлежащего исполнения обязательства. В том, что касается причинения вреда иным лицам, представляется правильным руководствоваться положениями Гражданского кодекса РФ о деликте, а, если вопрос относится к буксировке объектов водными видами транспорта – то необходимо применять в урегулированной части нормы КТМ РФ или КВВТ РФ, т.к. обязательство, по общему правилу, не создает обязанностей для тех лиц, которые в нем участвуют в качестве сторон.

10. При разрешении вопроса о конкуренции исков, в качестве фактического основания которых приводятся сведения об обстоятельствах причинения вреда в виде повреждения буксируемого или буксирующего объектов при осуществлении буксировки, обосновываются выводы о необходимости четкого разграничения того, какое право подлежит применению (договорное или деликтное) при разрешении спора. Необходимо учитывать, что в рассматриваемой ситуации причинение вреда одновременно является и следствием нарушения обязанностей соответствующей стороны договора. Обосновывается правовая позиция, согласно которой при

причинении вреда как результата неисполнения (ненадлежащего исполнения) стороной обязательств в рамках договора буксировки, необходимо применять соответствующие положения о договорной ответственности. При этом необходимо иметь в виду исключения в случаях, установленных законом.

Применительно к таким случаям следует определить ситуацию, в которой вред причиняется из-за недостатков оказываемой услуги буксировки с учетом нормы, содержащейся в абз. 2 ст. 1095 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ)<sup>19</sup> о том, что сформулированные в данной статье правила, подлежат применению, если услуга приобретена не в предпринимательских целях, а исключительно в личных, т.е. потребительских целях. Такое исключение для потребителей представляется необходимым для защиты потребителя как слабой стороны в отношениях с субъектами предпринимательской деятельности, что как раз и является одной из сторон реализации принципа равенства субъектов гражданских правоотношений, который наряду с независимостью и самостоятельностью отличает такие правоотношения от иных их видов.

11. Научно обосновано, что в силу специального характера норм, содержащихся в статье 229 и 230 КТМ РФ владелец объекта (буксирующего или буксируемого в зависимости от того, капитан какого из них управляет буксировкой) несет перед иными лицами ответственность в случае причинения им ущерба, если они или их имущество находились на другом буксируемом или буксирующем объекте. В случае, если они или их имущество не находились на соответствующем буксируемом или буксирующем объекте, применению подлежат положения п. 3 ст. 1079 ГК РФ о солидарной ответственности при причинении вреда взаимодействием источников повышенной опасности.

---

<sup>19</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410 ; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru> - 13.06.2023.

12. Доказано, что определение ответственности в случае несоблюдения установленных сроков доставки объекта буксировки (также, как и груза, применительно к договору перевозки) внутренним водным транспортом в форме исключительной неустойки, ограниченной размером половины от провозной платы, необоснованно приводит к ограничению возможности пострадавшей стороны получить полное возмещение убытков, как это было бы возможно в соответствии с правовым регулированием, которое установлено ст. 393 ГК РФ. При этом нужно отметить, что в действующем законодательстве уже предусмотрен надлежащий механизм, использование которого и при устранении вышеуказанного ограничения может обеспечивать справедливый баланс интересов обеих сторон, а именно положения ст. 333 ГК РФ, в которой заложена возможность для уменьшения размера неустойки при наличии соответствующих обстоятельств и заявления об этом не исполнившего или исполнившего обязательство ненадлежащим образом лица.

13. Обоснована необходимость распространения обязательного досудебного порядка урегулирования спора на договор буксировки, что способствовало бы в ряде случаев более быстрому восстановлению нарушенных прав. В настоящее время действующим федеральным законодательством предусмотрен обязательный досудебный (претензионный) порядок разрешения только для соответствующей категории споров, которые возникают из договоров буксировки внутренним водным транспортом, а также железнодорожным транспортом (хотя законодательство и называет буксировку порожнего вагона перевозкой).

По результатам сделанных заключений и выводов сформулированы **предложения по изменениям действующего законодательства**, направленные на его совершенствование:

1) Дополнить раздел IV части второй ГК РФ главой 40.1 «Буксировка», содержащую статьи 800.1 – 800.7 следующего содержания:

*«Статья 800.1. Общие положения о буксировке*

*1. Буксировка осуществляется на основании договора буксировки.*

*2. Условия буксировки, а также ответственность сторон договора буксировки определяется соглашением сторон, если настоящим кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.»*

*Статья 800.2. Договор буксировки.*

*По договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое транспортное средство или иной обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.»*

*Статья 800.3. Форма договора буксировки.*

*Договор буксировки может быть заключен в устной форме, если иное не установлено транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, регулирующими отношения, возникающие в связи с буксировкой соответствующими видами транспорта.*

*Статья 800.4. Обязанности сторон договора буксировки.*

*1. Каждая из сторон договора буксировки обязана привести буксирующей и буксируемые объекты в состояние, годное для буксировки.*

*2. Каждая сторона при буксировке должна проявлять заботу о ее безопасности и меры по уменьшению нанесенного ущерба, в случае происшествия при буксировке.*

#### *Статья 800.5. Ответственность при буксировке.*

*1. Управление буксировкой осуществляется буксировщиком.*

*2. Условия, содержащиеся в пункте 1 настоящей статьи, могут быть изменены соглашением сторон в письменной форме.*

*3. Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке другой стороне несет сторона, управляющая буксировкой, если не докажет, что вред причинен не по его вине.*

*4. Если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по договору буксировки установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой.*

*5. В случае причинения ущерба при буксировке третьим лицам подлежат применению положения пункта 3 статьи 1079 ГК РФ.»*

#### *Статья 800.6. Претензии по договору буксировки*

*1. До предъявления стороной договора буксировки иска, вытекающего из буксировки, обязательно предъявление претензии другой стороне.*

*2. Иск может быть предъявлен в случае полного или частичного отказа в удовлетворении содержащихся в претензии требований либо неполучении от другой стороны ответа на претензию в тридцатидневный срок».*

#### *Статья 800.7. Договор буксировки с экипажем*

*По договору буксировки с экипажем буксировщик обязуется доставить путем тяги или толкания самоходное транспортное средство в пункт назначения с оказанием, либо без оказания услуг по управлению буксировкой и выдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.*

#### *Статья 800.8. Договор буксировки без экипажа*

*По договору буксировки без экипажа буксировщик обязуется переместить путем тяги или толкания несамоходное транспортное*

*средство или иной объект, обладающий свойствами плыть, катиться или удерживаться в воздухе, не являющийся транспортным средством, в пункт назначения и сдать его управомоченному лицу, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку.*

2) Предлагается внести в КВВТ РФ четкие и однозначные нормы о виновной ответственности при формулировании оснований ответственности буксировщика за повреждение (утрату) буксируемого объекта, во избежание неопределенности, связанной с возможным различным толкованием нормы, изменив пункт 1 статьи 117 КВВТ РФ и изложив его в следующей редакции:

*«1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщик - за утрату или повреждение буксируемого объекта с момента приема груза, багажа или буксируемого объекта для перевозки или буксировки (выдачи грузоотправителю, отправителю багажа или отправителю буксируемого объекта квитанции, подтверждающей прием груза или багажа для перевозки либо буксируемого объекта для буксировки) и до момента их выдачи грузополучателю (росписи его в дорожной ведомости в получении груза), получателю багажа (росписи его в багажной квитанции) или получателю буксируемого объекта (росписи его в дорожной ведомости в получении буксируемого объекта), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа либо утрата или повреждение буксируемого объекта произошли не по его вине».*

3) Предлагается изменить пункт 1 ст. 116 КВВТ и изложить его в следующей редакции:

*«1. За несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят*

процентов провозной платы, *если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло не по их вине.*

*Кроме того, лицо, право которого нарушено может требовать возмещения убытков, причиненных несоблюдением сроков доставки груза или буксируемого объекта в части непокрытой неустойкой».*

**Теоретическая значимость исследования** состоит также в том, что его положения формируют комплексный взгляд на договор буксировки как на самостоятельный гражданско-правовой договор, опосредующий перемещение объектов в пространстве не только водным транспортом, но имеющий значение для других видов транспорта.

**Практическая значимость исследования** заключается в возможности использования его результатов в судебной практике при разрешении соответствующих споров, возникающих из договора буксировки, в правотворческой деятельности при совершенствовании гражданского законодательства, а также в учебном процессе.

**Апробация результатов исследования.** Настоящее исследование было выполнено, а диссертация (научно-квалификационная работа) прошла обсуждение на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Основные выводы и результаты исследования отражены в 13 научных статьях, среди которых шесть публикаций состоялись в рекомендованных ВАК РФ научных изданиях, которые соответствуют требованиями, предъявляемым к изданиям для опубликования основных полученных в ходе исследования научных результатов диссертации на соискание ученой степени кандидата наук, в т.ч. в журналах: «Транспортное право», «Арбитражный и гражданский процесс», «Право и экономика», а также публикация в монографии.

Апробация результатов научного исследования осуществлена на следующих четырех научно-практических конференциях (международных и всероссийских): Российское правосудие: история, современность и

тенденции развития: Международная научно-практическая конференция, посвященная 100-летию Верховного Суда Чувашской Республики (18 ноября 2022 г., Чебоксары); Научно-практическая конференция молодых ученых, посвященных Дню аспиранта (20 января 2023 года, Ульяновск); LXIII Международная научно-практическая конференция «Юриспруденция, история, социология, политология и философия» (11 апреля 2022 г., Москва); Международный научно-практический форум «Транспорт будущего: вызовы для права» (16 сентября 2022 г., Ульяновск).

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих десять параграфов, а также заключения, списка сокращений и условных обозначений и списка использованных источников.

### **Основное содержание работы**

**Во введении** обосновывается актуальность диссертационного исследования, анализируется степень научной разработанности темы, выделяются объект и предмет исследования, раскрывается теоретическая и практическая значимость работы, представлены научная новизна и апробация результатов исследования.

Первая глава **«Понятие и общая характеристика договора буксировки»**, включающая три параграфа, посвящена исследованию юридической конструкции договора буксировки, анализу его возникновения и развития, соотношению с другими договорными обязательствами, исследованию основных элементов и стадий договора.

В первом параграфе *«Понятие и предмет договора буксировки»* обосновано, что на практике при заключении договоров, а также и при определении понятия договора объект и предмет договора, как правило, приводятся вместе, что вполне объяснимо, так как для того, чтобы сторонам согласовать конкретное условие о предмете договора, являющееся существенным, имеется необходимость точного отражения как

материального объекта, относительно которого договариваются стороны (в случае с буксировкой – буксируемого объекта) так и обязательства сторон.

С учетом изложенного, в качестве объекта буксировки следует рассматривать конкретный материальный объект (вещь), в отношении которого производятся соответствующие действия, т.е. тот объект материального мира, относительно которого и складываются правоотношения, регулируемые договором.

Доказано, что буксировка существенным образом отличается от иных видов перемещения объектов материального мира. В частности, от перевозки грузов. Отмечается, что это необходимо учесть при формулировке определения договора буксировки.

Сформулировано авторское понятие договора буксировки, отражающее возможность перемещения объектов посредством буксировки разными видами транспорта, в т.ч. водного, автомобильного, железнодорожного и воздушного.

Во втором параграфе *«Возникновение и развитие договора буксировки в отечественном праве. Соотношение договора буксировки с иными договорными обязательствами»* автор приходит к выводу о том, что хотя деятельность по буксировке осуществлялась издавна, но выделение договора буксировки в качестве самостоятельного договора происходило, начиная с первой половины XIX века, и в настоящее время договор буксировки в качестве самостоятельного договора закреплен только в действующих КТМ РФ 1999 года и КВВТ РФ 2001 года.

Анализируя соотношение договора буксировки с иными договорами делается вывод том, что критерием для отграничения договоров перевозки и буксировки является предмет договора. При этом в качестве предмета договора буксировки следует рассматривать услуги по перемещению соответствующего объекта буксировки определенным способом - путем тяги или толкания.

Высказывается мнение о необходимости отнесения договора буксировки к договорам возмездного оказания услуг, к которым применяются правила главы 39 ГК РФ. Вместе с тем, отмечается, что согласно п. 2 ст. 779 ГК РФ договор буксировки среди перечисленных в ней договоров не значит, что, вероятно, обусловлено специфичностью объектов буксировки и складывающихся при буксировке правоотношений, в частности участием команды буксируемого объекта в процессе исполнения.

Автор приходит к выводу о самостоятельности договора буксировки, в частности в отношении перемещения порожнего грузового вагона.

В третьем параграфе «*Основные элементы и стадии договора буксировки*» анализируются субъектный состав договора буксировки, его форма и порядок заключения.

Автор приходит к выводу, что договор буксировки следует охарактеризовать как консенсуальный, двусторонний и возмездный. Кроме того, делается вывод, что договор буксировки может выступать как публичный договор, а в некоторых случаях – договор в пользу третьего лица.

Доказано наличие четырех стадий исполнения договора буксировки, в частности, необходимости выделения помимо трех общепринятых стадий: подготовки к буксировке, предоставление буксирующего и буксируемого объектов, осуществления буксировки, также стадии сдачи буксируемого объекта по окончании буксировки.

Вторая глава «**Виды договора буксировки**», включающая пять параграфов, посвящена проведению классификации договора буксировки по нескольким критериям.

В первом параграфе «*Договор буксировки с экипажем и без экипажа*» впервые в науке гражданского права обосновывается необходимость проведения классификации по критерию распределения обязанностей по управлению буксировкой. При этом, автор исходит из того, что буксировка может быть, как с управлением, так и без управления. При этом, управление может быть разным.

Применительно к видам договоров буксировки на первой ступени классификации в соответствии с критерием управляемости, они должны подразделяться на договоры, предусматривающие возможность управления транспортным средством, и на договоры не предусматривающие такой возможности. Первые из них, следует назвать 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

Формулируются авторские понятия договоров буксировки указанных видов.

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.

Предлагается авторское определение: «По договору буксировки водным транспортом одна сторона (буксировщик) обязуется переместить посредством тяги или толкания другое судно либо иной плавучий объект на определенное расстояние и сдать его получателю, а другая сторона (владелец буксируемого объекта) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить буксировку».

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 буксировку автомобильным транспортом нормы права, имеются в ряде других нормативных актов.

В связи с правовой неопределенностью, связанной с отсутствием специальных правовых норм, посвященных договору буксировки на

автомобильном транспорте, в судебной практике возникают сложности в квалификации правоотношений сторон.

Делается вывод о том, 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.

Предлагается авторское определение договора буксировки на автомобильном транспорте.

В четвертом 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.

Отмечается, что грузовой порожний вагон, не теряет свою способность к перемещению в результате воздействия другого объекта, то есть не утрачивает соответствующее свойство быть объектом буксировки, даже если на нем не размещен никакой иной объект (груз). Грузовой порожний вагон в полной мере соответствует определению транспортного средства как самоходного или несамоходного устройства, которое предназначено для перевозки людей, грузов или оборудования. Кроме того, что грузовой порожний вагон не требует (за исключением отдельных случаев)

постоянного нахождения на нем в процессе исполнения буксировки команды (экипажа) буксируемого объекта.

Вместе с тем, это не исключает необходимости участия владельца буксируемого объекта (отправителя) для осуществления обязанностей при выполнении подготовительных к собственно буксировке действий. Также соответствующая необходимость участия владельца буксируемого объекта (отправителя) может возникнуть и на стадии осуществления буксировки и заключаться в исполнении мероприятий по контролю за надлежащим техническим состоянием.

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. При таких обстоятельствах введение специальных норм права в законодательство будет способствовать устранению имеющихся противоречий, влекущих возникновение споров между участниками правоотношений.

Предлагается авторское определение договора буксировки на железнодорожном транспорте.

В пятом параграфе *«Договор буксировки на воздушном транспорте»* автором отмечается, 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. По вопросу буксировки судов имеется многочисленная судебная практика.

Делается вывод, что буксировка воздушных судов возможна. С учётом особенностей, присущим 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.

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»*, отмечается, 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 различия 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, не забывая, однако при этом, что имеются установленные законом случаи, когда, к примеру, услуга буксировки приобретает исключительно в потребительских целях, но процессе оказания такой услуги происходит причинение вреда.

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 неопределенности, которая делает возможным различное толкование нормы.

На основании проведенного исследования вносятся конкретные предложения о корректировке законодательства.

**В заключении** работы подводятся итоги проведенного исследования, формулируются краткие и аргументированные выводы относительно совершенствования договорного регулирования деятельности по буксировке.

**Основные положения и выводы** нашли отражение в научных статьях (6 из них – в ведущих рецензируемых научных журналах, в которых в соответствии с установленными требованиями должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук), иных публикациях автора (всего в 13-и публикациях общим объемом 7,35 п.л.):

*В изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:*

1. Данилин, Е.М. Договор буксировки воздушных судов [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2023. – № 3. – С. 6-9. (0,5 п.л.).

2. Данилин, Е.М. Договор буксировки автомобильным транспортом [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2022. – № 4. – С. 64-67. (0,5 п.л.).

3. 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.).

4. 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.).

5. Данилин, Е.М. Договор буксировки и смежные договорные обязательства [Текст] / Е.М. Данилин, О.В. Карпеев // Арбитражный и гражданский процесс. – 2021. – № 11. – С. 44-48. (0,3 п.л. / 0,15 п.л.).

6. *Данилин, Е.М.* Понятие и предмет договора буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Транспортное право. – 2021. – № 3. – С. 23-26. (0,4 п.л).

*Статьи, опубликованные в других научных журналах и изданиях:*

7. *Данилин, Е.М.* История обособления договора буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Частноправовые и публично-правовые проблемы современной юриспруденции : монография / отв. ред. С.Ю. Морозов, О.А. Зайцев. – Москва: Проспект, 2022. – С 240 - 269. (1,8 п.л.).

8. *Данилин, Е.М.* Претензионный порядок разрешения споров из договора буксировки [Текст] / Е.М. Данилин // Юрист поволжья. – 2023. - №1-2. – С.25 -26. (0,25 п.л.).

9. *Данилин, Е.М.* Договор буксировки как самостоятельный гражданско-правовой договор [Текст] / Е.М. Данилин // Научные исследования и разработки молодых ученых: Материалы научно-практической конференции аспирантов и молодых ученых, посвященной Дню аспиранта (20 января 2023 г.). – Ульяновск : УлГУ, 2023.– С 497- 507. (1,25 п.л.).

10. *Данилин, Е.М.* Понятия владельца буксирующего транспортного средства и владельца буксируемого объекта, несущих ответственность за причиненный третьим лицам ущерб при буксировке [Текст] / Е.М. Данилин // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия : сборник статей по материалам LXIII международной научно-практической конференции, Москва, 11 апреля 2022 года. Том 4 (63). – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Международный центр науки и образования", 2022. – С. 4-9. (0,3 п.л.).

11. *Данилин, Е.М.* Буксировка железнодорожным транспортом [Текст] / Е.М. Данилин // Российское правосудие: история, современность и тенденции развития : сборник материалов Международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию Верховного Суда Чувашской Республики, Чебоксары, 18 ноября 2022 года / Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова. – Чебоксары:

Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова, 2022. – С. 360-369. (0,5 п.л.).

12. *Данилин, Е.М.* Правовое основание требований о возмещении ущерба, причиненного при буксировке [Текст] / Е.М. Данилин // Научный аспект. – 2022. – Т. 13, № 6. – С. 1652-1656. (0,25 п.л.).

13. *Данилин, Е.М.* Соотношение договора буксировки с иными договорными обязательствами (историко-правовой аспект) [Текст] / Е.М. Данилин // Правовая мысль. – 2021. – № 2(3). – С. 86-89. (0,4 п.л.).