

УТВЕРЖДАЮ
Ректор ФГБОУ ВО «Российский
государственный университет правосудия»,
доктор юридических наук, профессор
Кулаков Владимир Викторович

«21» января 2025 г.



В диссертационный совет 02.1.002.004,
созданный на базе ФГНИУ
«Институт законодательства и
сравнительного правоведения при
Правительстве Российской Федерации»

ОТЗЫВ

ведущей организации - Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Российский государственный университет правосудия»
на диссертацию

Клюева Виталия Владимировича

**«ФОРМИРОВАНИЕ ПОДХОДОВ К ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ
ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ»,**
представленную на соискание ученой степени кандидата юридических
наук по научной специальности 5.1.3. Частно-правовые
(цивилистические) науки

Оценка актуальности темы диссертационного исследования.

Развитие науки и техники в последние годы привело к существенной модернизации многих сфер жизни. В морском и речном судоходстве появились суда на которых участие персонала в управлении минимизировано или вовсе исключено.

Преимущества такого способа управления морскими и речными судами заключаются в повышении эффективности управления, снижении аварийности, связанной с человеческим фактором, улучшении экологической обстановки (вследствие уменьшения вредных отходов).

Однако, при разработке большинства морских правовых норм нельзя было предвидеть возможность эксплуатации автономных судов и судов без экипажа. Эта идея не рассматривалась как вероятная в ближайшем будущем.

В настоящий момент международное морское право и морское национальное право сталкиваются с необходимостью регулирования правоотношений, связанных с появляющимися автономными и безэкипажными судами.

Кроме формирования принципов и подходов к регулированию судоходства автономных судов, необходимо учесть политические и этические вопросы безопасности моряков. Также требуется сформировать баланс между внесением необходимых поправок в правовые инструменты и обеспечением безопасности и защиты моряков, работающих на автономных судах или на классических, неавтономных судах, но осуществляющих плавание в акваториях совместно с автономными судами

В работе предпринята попытка исследования юридических вопросов, связанных с общественными отношениями, возникающими при эксплуатации автономных судов, в российском и международном частном праве, а также формирования подходов к возможным изменениям и корректировкам, которые необходимо осуществить на основе полученных результатов для преодоления проблем и правовых ограничений при эксплуатации автономных судов.

Актуальность темы исследования связана с необходимостью формирования теоретических положений в области регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, и предоставления рекомендаций для последующих исследований и разработки регуляторных предложений.

Цель диссертационного исследования В.В. Ключева заключается в формировании и обосновании подходов и принципов правового регулирования общественных отношений, складывающихся в связи с использованием автономных и полуавтономных судов, которые могут быть использованы при формулировании правовых норм в сфере торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям.

Достижению цели способствовали верно сформулированные объект, предмет и совокупность методов исследования. Содержание диссертационного исследования, а также положения, выносимые на защиту, связаны с задачами и целью работы.

Оценка структуры исследования, логики изложения. Диссертационная работа хорошим литературным языком с учетом общепринятых норм юридической лексики, что позволяет в полной мере воспринимать мысли, логику и выводы автора.

Структура диссертации соответствует избранной теме, работа имеет достаточный объем, логично организована и в целом позволила соискателю рассмотреть значимые аспекты выбранной проблематики. Структура диссертации предопределена поставленной целью, предметом и объектом исследования, включает в себя введение, четыре главы, разделенные на семнадцать параграфов, заключение и список использованных литературы и источников.

Во введении обоснована актуальность темы; определены объект и предмет исследования; изложена методологическая основа; раскрыта теоретическая и практическая значимость диссертации; показана научная новизна и сформулированы основные положения, выносимые на защиту; указаны данные об апробации результатов исследования.

В первой главе **«Генезис правового регулирования автономного надводного судоходства»** исследуются технологический прогресс в создании систем автономного судоходства и автономных судов, работы по созданию правовых инструментов регулирования автономного судоходства.

В первом параграфе **«Технологический прогресс в создании систем автономного судоходства и автономных судов»** показано, что автономные суда в скором времени появятся не только в экспериментальном режиме, но и в обычной практике морской перевозки грузов. Автономное судно не является новым техническим объектом, а является судном в правовом его понимании, но с особым способом управления таким судном, присущим только автономным судам. Разработки систем автономного судоходства ведутся с использованием функционального принципа: разработчики декомпозируют функции, исполняемые экипажем судна, частично или полностью

алгоритмизируют эти функции и затем синтезируют систему автономного судоходства.

Во втором параграфе «Объективные предпосылки возникновения общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных судов, и их правовая природа» делается вывод о том, что к настоящему времени практически завершился процесс правового оформления полноценного функционального подхода к регулированию вопросов эксплуатации морских судов. Перечень субъектов правового регулирования получил закрытый и определенный вид. Функции и ответственность каждого субъекта правоотношений детализированы, описаны и формально закреплены. Эволюция морского частного права шла в направлении все большей детализации регуляторики поведения капитана и членов экипажа, определения функциональности каждого члена экипажа с выделением должностей, обладающих определенными компетенциями, подтвержденными документально.

Во второй главе «Анализ морского частного права применительно к технологиям автономного судоходства» проанализирована правовая система России в области морского и внутреннего водного транспорта, проведен анализ базовых положений федеральных законов и нормативно-технических актов, а также затронуты международные аспекты регулирования применительно к автономному судоходству.

В первом параграфе «Место морского права в системе отраслей российского права» указывается, что особое значение приобретает понимание места морского права в системе права России при формировании подходов к созданию правовых механизмов регулирования общественных отношений в области автономного судоходства. Систематизированы возможные критерии отраслей права, которые соотнесены с морским правом.

Во втором параграфе «Правовое регулирование морского и речного транспорта в Российской Федерации» обосновывается, что морской транспорт по своей природе является интернациональным и экстерриториальным видом транспорта, многие аспекты в области морского транспорта регулируются многосторонними международными договорами, принимаемыми под эгидой международных институтов. Основополагающими законодательными актами

в области морского транспорта являются КТМ и Закон о морских портах. Правоотношения, затрагивающие юридический статус морских пространств, и, как следствие, судоходство (мореплавание) в морских районах с различным правовым статусом, урегулированы в большой степени Конвенцией ООН по морскому праву, однако основные положения этой конвенции в части правового статуса морских прибрежных пространств инкорпорированы в российское законодательство.

В третьем параграфе «Базовые положения федеральных законов» приведен анализ положений КТМ, Закона о морских портах, КВВТ по вопросам, которые могут влиять на регулирование автономных морских судов. Сделан вывод, что при подготовке предложений в части законодательного регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, основное внимание необходимо уделить отраслевым кодексам и закону о морских портах.

В четвертом параграфе «Нормативно-технические акты» охарактеризованы положения Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (вместе — Техрегламенты). Указано на то, что Техрегламенты регулируют вопросы конструкции судов, процессы их проектирования, эксплуатации и утилизации. Вопросы, связанные с управлением судна, затрагиваются Техрегламентами в незначительной степени, и, следовательно, существенного влияния на возможность эксплуатации автономных судов Техрегламенты не оказывают.

В пятом параграфе «Международное морское частное право применительно к автономному судоходству» основное внимание уделено вопросам, связанным с международным регулированием торгового мореплавания в целом и при нахождении судов в морских пространствах с различным правовым статусом на основе анализа Конвенции ООН по морскому праву в части государственной регистрации судов.

Очевидно, что действующий международный режим морских пространств не учитывает наличие автономно управляемых судов.

В третьей главе «Ответственность субъектов правоотношений,

возникающих при эксплуатации автономных судов» приводится анализ существующей системы ответственности в морском праве в соотношении с развивающимися технологиями автономного судоходства, определены возможные стратегии формирования режимов ответственности в условиях эксплуатации автономных судов.

В первом параграфе «Соотношение вопросов ответственности с технологическими особенностями автономного судоходства» указано, что необходимо определить перспективы применения действующих норм о гражданско-правовой, административной, уголовной ответственности за вред, причиненный в результате эксплуатации МАНС. При внедрении МАНС, когда полномочия по эксплуатации судна передаются с судна на удаленное место, часть этих полномочий делегируется системе, управляющей судном. Однако можно предположить, что окончательная ответственность лежит на операторе дистанционного управления МАНС, а разработчики и производители программного обеспечения МАНС несут косвенную ответственность. Тем не менее перенос полной или окончательной ответственности и полномочий капитана исключительно на удаленного оператора МАНС только потому, что он принимает окончательные решения об эксплуатации судна на берегу, исключая тех, кто выполняет другие функции, является слишком радикальной мерой.

Во втором параграфе «Необходимость пересмотра системы ответственности» указывается, что технология МАНС — это не первый пример применения инноваций автоматизации на судах и в морской сфере в целом. Технология МАНС отличается от предшествующих инновационных технологий и требует пересмотра режима ответственности. Перспектива того, что судно будет находиться без персонала на борту и с ограниченным или вообще без какого-либо дистанционного контроля со стороны человека, создает уникальный уровень зависимости от технологий, который требует нового юридического рассмотрения вопросов ответственности. Технология МАНС займет важное место в цепи принятия решений по критически важным для безопасности аспектам эксплуатации судна, не в последнюю очередь в части навигации: это та область, которая ранее была доверена только наиболее подготовленным и опытным специалистам, для которых управление судном

является профессией, и за которых владелец судна, как правило, несет ответственность.

В третьем параграфе «Обязательные и договорные режимы ответственности» приводится анализ существующих обязательных режимов безвиной ответственности, охватывающих ущерб от загрязнения, устранение последствий крушения, смерть или телесные повреждения пассажиров, и договорных режимов ответственности.

В четвертом параграфе «Влияние технологии автономного судоходства на вопросы, связанные с ответственностью» показано, что разработки МАНС могут особенно повлиять на два основных вопроса, связанных с ответственностью: во-первых, степень, в которой ошибки или халатность новых субъектов, таких как удаленные операторы, производители оборудования, системные разработчики, верфи и разработчики программного обеспечения, будут покрываться субсидиарной ответственностью судовладельца; и, во-вторых, каким образом концепция вины будет применяться, если действие происходит в отсутствие участия человека в высокоавтоматизированном контексте.

Пятый параграф «Возможные стратегии определения ответственности при эксплуатации автономных судов» приводит возможные варианты решения проблемы ответственности в случае эксплуатации автономных судов. Первым и самым простым решением было бы принять статус-кво, то есть вариант «ничего не делать». Это оставило бы судебной системе решение проблем, связанных с нахождением места МАНС в существующей системе ответственности. Отказы МАНС могут рассматриваться как просто еще один тип «технической неисправности» судов, и, следовательно, их легче учесть в существующей системе ответственности.

В четвертой главе **«Подходы и принципы регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов»** предлагается набор концептуальных идей по формированию механизмов правового регулирования автономного судоходства.

В первом параграфе «Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства» указывается, что при регулировании эксплуатации автономных судов в

большой степени можно использовать существующие правовые нормы, сопоставляя функции, предписанные для исполнения членами экипажа судна, с функциями, реализованными в системах автономного судовождения. Если каждая конкретная функция в полной мере выполняется системой автономного судовождения, то можно говорить об эквивалентной замене, при условии, что безопасность обеспечивается на эквивалентном уровне. Это дает возможность сформулировать принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования эксплуатации автономных судов, заключающийся в декомпозиции правовых норм, применяемых к существующим субъектам морского права, с последующим синтезом норм, применяемых к технологиям автономного судоходства. Использование принципа полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономных надводных судов позволит систематизировать разрабатываемые правовые нормы, в лучшей степени соотнести их с техническими наработками и разрабатываемыми системами автономного судовождения.

Во втором параграфе «Подходы к проектированию правовых норм, регулирующих автономное судоходство» сделан вывод о том, что для каждого уровня автоматизации судна нужно разработать технические требования к составу оборудования, взаимодействию элементов судовой автоматики и механизмов, а также требования к участию береговых служб в обеспечении безопасной эксплуатации и движения автономного судна. Радикальному пересмотру должны подвергнуться нормы, устанавливающие требования к экипажу судна, его составу (количественному и качественному), методам и способам подготовки и дипломирования членов экипажей судов. Очевидно, что появятся новые профессии: внешний экипаж; специалист по дистанционному управлению судном; внешний капитан. Одной из наиболее сложных проблем нормативного регулирования в области автономных судов станет регулирование взаимодействия автономного судна и судна с экипажем на борту.

В третьем параграфе «Подходы к проектированию норм регулирования эксплуатации морских надводных автономных судов в международном морском частном праве» анализируется разработка международного акта, регулирующего правоотношения при эксплуатации автономных судов.

В четвертом параграфе «Сравнительный анализ российского и международного подходов к регулированию общественных отношений в области эксплуатации автономных судов» установлено, что при разработке проекта Кодекса МАНС учтены многие предложения России, подготовленные с участием автора настоящего исследования на основе представленных разработок в области российского права.

В **Заключении** подводятся основные итоги диссертационного исследования и обобщаются выводы, сделанные в ходе работы.

Каждый параграф рецензируемой работы содержит выводы, составляющие основу положений, выносимых на защиту, что свидетельствует о последовательности авторской позиции. Выводы, представленные в заключении, в полной мере отражают основное содержание диссертации и позволяют судить о её полноте и законченности.

Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их новизна и практическая значимость.

Результатом диссертационного исследования В.В. Ключева стали девять положений, выносимых на защиту (с. 9-14 автореферата, с. 12-17 диссертации). Научные положения, выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, отвечают критерию научной новизны.

Научная новизна работы. Среди элементов научной новизны следует назвать предложенные стратегии формирования режимов ответственности при наступлении абсолютно новых условий управления в случае автономного судна, существенного изменения ролей традиционно сложившихся субъектов ответственности.

Особого внимания заслуживают следующие выводы и предложения:

1. Интересным представляется авторский анализ проводимых Международной морской организацией работ по формированию международного правового режима обеспечения безопасности эксплуатации морских автономных надводных судов, а также влияния разработанных автором диссертационного исследования положений на международные усилия в этой области;

2. Отдельного внимания заслуживает исследование автора диссертации вопросов ответственности при эксплуатации автономных судов и предложенные стратегии формирования режимов ответственности при наступлении абсолютно новых условий управления в случае автономного судна, существенного изменения ролей традиционно сложившихся субъектов ответственности.

Высокий научный интерес представляют следующие положения, выносимые на защиту:

1. Предложение принципа полной функциональной эквивалентности правового регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов. Сформулированная автором идея применения такого принципа основана на методологии системного анализа, декомпозиции и синтеза, используемой в технических областях знания, и позволяет, особенно в переходный период от классического управления морскими судами при помощи человеческих усилий к управлению судами при помощи автоматических систем, осуществить плавную эволюцию правового регулирования, обеспечив совместимость, преемственность и непротиворечивость одновременного сосуществования различных по своей природе наборов общественных отношений. Представляется, что предложенный принцип имеет общетеоретическое значение и может применяться не только в сфере регулирования автономного судоходства.

2. Положение о наступлении к настоящему времени объективных обстоятельств, обусловивших не только появление технологий автономного судоходства, но и наступление такого уровня развития правового регулирования в области морского права, при котором роль человеческого участия в процессах управления судном и принятия управленческих решений сведена к выполнению заранее predetermined поведенческих алгоритмов. Объективный характер эволюции морского права свидетельствует о своевременности и востребованности предложенного автором исследования.

Положения и выводы диссертанта существенно обогащают доктринальные суждения в отрасли морского частного права, в особенности в части применения инновационных технологий, видоизменяющих сложившиеся общественные отношения. Автором предложены новые понятия

субъектов морского права, сформулированы и обоснованы авторские оригинальные дефиниции автономного и полуавтономного судов, основанные на особенностях общественных отношений, определяемых методами управления такими судами.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что исследование регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, имеет непосредственную практическую значимость для морской индустрии и для отрасли морского частного права, а также для участия Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства. Полученные результаты послужили основой для создания и обновления национальных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение безопасности при использовании автономных судов. Проведенное исследование позволило переоценить на уровне российского и международного частного морского права многие аспекты правового регулирования эксплуатации, безопасности, процедур и мер, которые должны быть приняты для развития российского законодательства.

Теоретические и практические разработки автора настоящего исследования послужили базой для подготовки поправок в законодательство в части регулирования автономного судоходства, принятых в июле 2023 года, впервые установивших комплексную правовую среду, позволяющую эксплуатировать автономные суда в производственном режиме. Результаты настоящего исследования послужили основой для подготовки и издания комплекса нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и Федеральных органов исполнительной власти по вопросам 7Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. 2017. 17 июля. автономного судоходства, а также документов Российской Федерации в ИМО по вопросам формирования международных правовых инструментов, регулирующих безопасность эксплуатации автономных судов.

Следует отметить **определённый уровень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации.**

Автор эффективно использовал комплекс общенаучных и частно-научных методов исследования.

Результаты диссертационного исследования, которые были получены автором, можно признать **достоверными**. Такой вывод основан на изучении и анализе приведенных в работе источников.

Отдельные выводы диссертационного исследования подкрепляются аргументацией и ссылками на результаты исследования нормативных актов, международных актов.

Диссертация выполнена на достаточном теоретическом уровне, но следует отметить **отсутствие** некоторых формально-описательных атрибутов, которые свойственны подобного рода работам, в том числе эмпирическая, теоретическая и нормативная основы исследования.

Личный вклад автора в разработку научной проблемы на основании текстов диссертации, автореферата и публикаций автора. Диссертационное исследование В.В. Ключева является самостоятельным и оригинальным. Диссертантом высказан ряд заслуживающих внимания положений, свидетельствующих о наличии у автора умения анализировать, критически оценивать положения науки и законодательства, делать собственные, аргументированные выводы.

В рамках диссертационного исследования автором предложены новые подходы к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов.

Степень апробации материалов диссертационного исследования соответствует предъявляемым требованиям.

Основные положения и выводы исследования были опубликованы в восьми статьях, опубликованных в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства науки и высшего образования РФ для опубликования результатов диссертационных исследований.

Результаты диссертационного исследования докладывались автором на конференциях различного уровня, в том числе (основные):

1. Международная конференция по автономному судовождению, Международная выставка судостроения, машинного оборудования и морских технологий, Гамбург, 04.09.2018 г.

2. Юбилейный X Петербургский международный юридический форум, Санкт-Петербург, 29.06.2022 г.

3. IX Международный Арктический форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, Санкт-Петербург, 25.11.2022 г.

4. Всероссийская научная конференция «Искусственный интеллект: формирование новых правовых режимов», Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 07.04.2023 г.

5. X Международный Арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Санкт-Петербург, 01.11.2024 г

Давая в целом положительную оценку диссертационному исследованию В.В. Клюева, констатируя его достаточно высокий научный уровень и значимость для практики, необходимо, на наш взгляд, обратить внимание на некоторые **недостатки** диссертационного исследования, на недостаточно аргументированные и, в силу этого, спорные положения, уточнить позицию автора, задать ряд **дополнительных вопросов**.

1. В диссертационной работе значительное внимание уделено вопросу режима ответственности при эксплуатации автономных судов. Справедливо поставлена под сомнение возможность применения действующего режима ответственности в условиях ограниченного экипажа на полуавтономном судне и полного отсутствия такового на полностью автономном судне, а также появления новых субъектов в цепи принятия решений, могущих повлечь виновную или невиновную ответственность за причиненный в связи с эксплуатацией автономного судна ущерб. Автором представлены четыре возможные стратегии формирования режима ответственности в новых правовых условиях. Однако в диссертации автор не делает вывода о предпочтительности одной или нескольких предложенных стратегий для

практического применения. При этом, статьей 106.7 Кодекса торгового мореплавания, с поправками, вступившими в силу 1 сентября 2024 года, предусмотрена солидарная ответственность владельца автономного судна, собственника автономного судна, компетентной в области автономного судоходства организации, осуществляющей управление автономным судном, производителя оборудования и разработчика программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения. Требуется дополнительное пояснение о соотношении предложенных стратегий и о практической применимости и возможных правовых последствиях применения режима солидарной ответственности, закрепленного в законодательстве.

Кроме того, необходимо было проанализировать ответственность автономных судов исходя из отнесения их к источникам повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ). Автор не анализировал нормы главы 59 ГК РФ, а ведь его тема напрямую связана с деликтной ответственностью при возможном причинении вреда третьим лицам автономными судами.

2. Автором рассматривается феномен «квазисубъектности» морского судна, присутствующий в международных инструментах морского права и в национальном отраслевом законодательстве. В работе приведены примеры прямой адресации правовых норм судну с указанием его (судна) прав, обязанностей, ответственности и вины без указания лиц, обладающих правосубъектностью в части соответствующих правоотношений. Диссертантом предлагается отойти от практики применения квазисубъектности к судну при формулировании правовых норм в отношении автономных судов (положение № 5, выносимое на защиту), что может быть поддержано. Также автором предлагается подход к правовому регулированию эксплуатации автономных судов при котором вносятся изменения в действующие законодательные акты с обеспечением применимости этих актов и к классическим судам, и к автономным судам (положение № 8, выносимое на защиту), что также не вызывает сомнений. Вместе с тем, автором не рассматривается применимость уже существующих правовых норм и конструкций, базирующихся на идее «квазисубъектности» судна, к автономным судам. Представляется целесообразным пояснить позицию

автора по этому вопросу во время публичной защиты диссертации.

3. В положении № 9, выносимом на защиту, предлагается урегулировать общественные отношения, возникающие при эксплуатации автономных судов, на национальном уровне. При этом, автор утверждает, что возможна адаптация национального законодательства таким образом, что будет соблюдена непротиворечивость с международными правовыми инструментами. Наиболее проблемной в применении к автономным судам является норма Конвенции ООН по морскому праву 1982 года об обеспечении судна квалифицированным капитаном и экипажем достаточной квалификации и в достаточном количестве. Ответственность за соблюдение этой нормы возлагается на государство флага судна. Требуется дополнительное пояснение диссертанта во время публичной защиты диссертации о том, каким образом возможно исполнение этого требования через предложенную им адаптацию национального законодательства.

4. В работе часто используется термин «правовые инструменты». Однако из работы остается не ясным, что диссертант под ним понимает. С учетом, что и в доктрине нет четкого понимания данной правовой категории, в рамках публичной защиты хотелось бы услышать, что автор понимает под «правовыми инструментами» применительно к его работе?

Отмеченные спорные и требующие дополнительной аргументации положения не исключают научной новизны работы, носят частный характер и являются дискуссионными.

Диссертация В.В. Ключева «Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов» является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как решение научной задачи, имеющей значение для развития отрасли гражданского права.

В целом диссертационное исследование В.В. Ключева соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата юридических наук, которые предусмотрены в разделе II Положения о присуждении ученых степеней, утвержденном постановлением

Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842, а его автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Отзыв подготовлен доцентом кафедры гражданского права ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», кандидатом юридических наук Зарапиной Лидией Владимировной, заведующим кафедрой гражданского права ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», доктором юридических наук Ананьевой Анной Анатольевной.

Отзыв обсуждён и одобрен на заседании кафедры гражданского права (протокол № 15 от «21» января 2025 г.).

Сведения об организации:

Наименование: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет правосудия»

Адрес: 117418, г. Москва, улица Новочеремушкинская, дом 69

Сайт: <https://rgup.ru/sveden/common/>

Телефон: + 7 (495) 332-53-51

E-mail: evv@rsuj.ru, raj_@mail.ru, pr@rsuj.ru

Заведующий кафедрой
гражданского права ФГБОУ ВО
«Российский государственный
университет правосудия»,
доктор юридических наук, доцент



А.А. Ананьева

ПОДПИСЬ ЗАВЕРЯЮ
Специалист по кадрам
Управления кадров



Л.М.