

На правах рукописи

Малюков Кирилл Андреевич

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПРАВИЛ О ДОГОВОРЕ МОРСКОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**

Специализация 12.00.03 - Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва-2017

Работа выполнена на кафедре гражданского и предпринимательского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации».

Научный руководитель:

Маркалова Наталья Георгиевна
кандидат юридических наук, доцент,
заведующая кафедрой гражданского и
предпринимательского права ФГБОУ ВО
«Всероссийская академия внешней
торговли Министерства экономического
развития Российской Федерации»

Официальные оппоненты:

Остроумов Николай Николаевич
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры Международного
частного и гражданского права ФГАОУ ВО
«Московский государственный институт
международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел Российской
Федерации»

Иванова Татьяна Николаевна
кандидат юридических наук,
доцент кафедры гражданского права и
процесса Юридического факультета им.
М.М.Сперанского ГБУ ФО «Российская
академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте
Российской Федерации»

Ведущая организация:

ФГБОУ ВО «Московский государственный
университет имени М.В.Ломоносова».

Защита диссертации состоится 21.06.2017 г. в 15ч. 30 мин. на заседании Диссертационного совета Д 212.203.36 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6, ауд. 347.

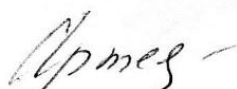
С диссертацией можно ознакомиться в Учебно-научном информационном библиотечном центре (Научной библиотеке) ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия автореферата диссертации размещена на сайте ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: <http://dissovet.rudn.ru>; отправлена на сайт ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан «__» _____ 2017

Ученый секретарь

Диссертационного совета Д 212.203.36
кандидат юридических наук, доцент



Ю.А. Артемьева

Актуальность темы исследования

Перевозка грузов морем играет огромную роль во внешней торговле. По оценкам Международной палаты судоходства, около 90% мировой торговли осуществляется при участии морских перевозок.¹ Правоотношения по договору морской перевозки грузов становятся все более сложными, так как появляются новые участники правоотношений, все чаще используются смешанные договоры перевозки с участием морского транспорта. Развиваются перевозки контейнеризованных грузов, что также требует усовершенствования правил международной морской перевозки грузов. Действующие конвенции в области морской перевозки груза и основанные на них национальные законы различных государств не отвечают во многих своих предписаниях требованиям времени и изменившимся положениям участников морской перевозки грузов: конвенции не регулируют перевозки контейнеризованных грузов, перевозки от-двери-до-двери, не предусматривают использование электронных документов в морской перевозке грузов, не определяют подробно некоторые важные обязанности участников современной морской перевозки грузов. Все эти обстоятельства требуют развития правового регламентирования отношений по морской международной перевозке груза. С целью обеспечения насущных задач современного развития морского судоходства желательно широкое применение современной международной конвенции, регулирующей отношения по договору морской международной перевозки грузов, а также обновление национального законодательства различных государств с учетом положений подобной конвенции.

Государства можно поделить на государства, представляющие интересы судовладельцев, и государства, представляющие интересы грузовладельцев. Союз Советских Социалистических Республик (СССР) был великой морской державой и, соответственно, государством, поддерживающим интересы судовладельцев. В СССР было много судоходных организаций (пароходств), поэтому СССР было выгодно поддерживать судовладельцев и участвовать в конвенциях, благоприятных для них; такой конвенцией можно назвать Международную конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года и два изменяющих ее Протокола (далее -

¹ Официальный сайт международной палаты судоходства, адрес <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> (дата обращения 19.02.2016г.)

Гаагско-Висбийские правила). В настоящее время имеет место другая ситуация: ввиду произошедших экономических и политических изменений (прекращение существования многих пароходств, изменение морских границ и территорий) Россию сложно называть великой морской державой и государством, представляющим в большей степени интересы судовладельцев. Из России как на российском, так и иностранном флоте экспортируется большое количество грузов. Таким образом, происходит трансформация интересов, требуется защищать уже, в основном, не интересы судовладельцев, а интересы грузовладельцев.² Поэтому, многие проблемы требуется рассматривать и регламентировать уже с точки зрения грузовладельцев.

Широко используемые на международном уровне Гаагско-Висбийские правила, с учетом специфики того времени, когда принималась данная конвенция, исходили из значительных морских рисков для судовладельцев, связанных с опасностями, присущими торговому мореплаванью, и поэтому во многом ограждали и ограждают их от ответственности в случае утраты или причинения вреда грузу. С учетом технического прогресса и постоянного улучшения оснащения морских судов (в том числе, развития коммуникационных технологий) уменьшаются риски, присущие морской перевозке. Указанные изменения также требуют соответствующего отражения в международно-правовых актах.

На основе проведенного исследования в диссертационной работе определяются основные преимущества и недостатки конвенций, регулирующих морскую перевозку груза, и делаются предложения по совершенствованию российского законодательства по регулированию морской перевозки грузов.

Степень научной разработанности темы исследования

Правовая природа и различные особенности договора морской перевозки груза, а также практика его применения были изучены большим количеством как отечественных, так и зарубежных исследователей. Наиболее известными отечественными исследователями данной тематики можно назвать А.Д. Кейлина, А.Л. Маковского, А.Г. Калпина, Г.Г. Иванова, С.Н. Лебедева, О.Н. Садикова, Т.П. Гревцову,

² Россия в больших объемах осуществляет экспорт природного газа, нефти и нефтепродуктов, угля, леса и лесоматериалов, автомобилей, одежды. Перевозки данных грузов во многих случаях осуществляются на иностранных судах.

С.А. Гуреева, К.Ф. Егорова, Н.Г. Маркалову, А.И. Лободу и других ученых в области морского права.

Среди наиболее известных иностранных авторов, исследовавших и исследующих рассматриваемую проблематику – К. Гронфорс, Т. Карвер, Т. Скраттон, Д.Р. Томас, М. Стерли, Дж. Вилсон, В. Тетли, С. Гирвин, П. Манка, Г. Риперт, Я. Лопуски, Я. Холовиньски и другие.

Как отечественные, так и зарубежные исследователи посвятили много работ Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 (с изменяющими ее Протоколами) и Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года, а также основанным на них национальным законам. Но в 2008 году была принята и в 2009 году была открыта для подписания Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, которую рекомендуется называть Роттердамскими правилами. Данная Конвенция была изучена иностранными исследователями, среди которых наиболее известными являются М. Стерли, Т. Фуджита, Г. ван дер Зель и Д.Р. Томас. Однако в России указанная конвенция практически не исследовалась (среди немногочисленных ее исследователей можно назвать С.Н. Лебедева, Н.А. Бутакову, А.Г. Калпина и Т.Т. Кумалагову); основные отечественные работы по сфере, рассматриваемой в диссертационном исследовании, были подготовлены до последнего этапа развития правового регулирования рассматриваемой тематики на международном уровне.

Цель и задачи диссертационного исследования

Целью исследования является изучение действующих международно-правовых актов (конвенций), а также российского законодательства, регулирующих отношения по морской международной перевозке грузов, с целью выявления направлений усовершенствования международно-правовых норм в области морских перевозок груза и дальнейшего совершенствования норм российского морского законодательства. Для достижения указанной цели автором настоящей диссертационной работы ставятся следующие задачи:

- выявить и проанализировать основные особенности международных конвенций в сфере регламентирования отношений по морской перевозке грузов, а также

основанного на них национального законодательства, определить их преимущества и недостатки, а также направления усовершенствования норм международных конвенций, относящихся к морской перевозке груза;

- провести подробный анализ наиболее современных аспектов Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009 года;

- установить перспективы вступления данной Конвенции в силу;

- разработать рекомендации по совершенствованию российского законодательства с учетом рассмотренного в настоящей диссертационной работе научного и практического материала.

Объект и предмет диссертационного исследования

Объектом исследования являются правовые отношения по договору международной морской перевозки груза.

Предметом диссертационного исследования являются положения международных конвенций и национального законодательства определенных государств, регулирующие отношения по морской международной перевозке груза.

Методологическая основа исследования: сравнительно-правовой метод, метод анализа, индукции, системный метод.

Научная новизна исследования: анализ и сравнение положений действующих конвенций, регулирующих морскую международную перевозку грузов, выявление их основных преимуществ и недостатков по отношению друг к другу и по отношению к Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009 года (Роттердамские правила) позволили впервые в России комплексно исследовать Роттердамские правила, выделить сильные и слабые стороны данной Конвенции, дать рекомендации по развитию российского законодательства с учетом положений данной Конвенции.

Основные положения, выносимые на защиту:

1) Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года, измененная Протоколами 1968 и 1979 года (Гаагско-Висбийские правила), участницей которой является Российская Федерация, и Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), как и многие положения Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ), принятые на основании данных конвенций, уже не соответствуют современным требованиям времени, а также экономическим и политическим интересам России. Российская Федерация в свое время не присоединилась к Гамбургским правилам, и в настоящих условиях вопрос о присоединении к этой конвенции уже не актуален, поскольку многие прогрессивные положения данной конвенции нашли развитие в новейших унифицированных правилах о международной морской перевозке груза, в частности, в Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила).

2) В Роттердамских правилах содержатся более современные, по сравнению с действующими конвенциями (Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила), правовые нормы, регламентирующие обязанности перевозчика. Во-первых, в Роттердамских правилах появилась норма, предусматривающая обязанность перевозчика по сдаче груза получателю. В действующих конвенциях и в КТМ РФ подобной обязанности не предусмотрено. С учетом необходимости указания подобной обязанности перевозчика, предлагается включить норму о ней в КТМ РФ так, как это предложено в пункте 4 Приложения 1 к настоящей работе.

Во-вторых, в настоящий момент имеют место правовые сложности, возникающие по причине отсутствия в действующих конвенциях и основанных на них национальных законах (к примеру, КТМ РФ) указания на возможность осуществления погрузки, обработки, укладки и разгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем. Роттердамские правила содержат актуальное положение о том, что грузоотправитель или грузополучатель вправе совершать данные действия при условии согласования этого сторонами. В диссертации содержится предложение указать в КТМ РФ, что по согласованию сторон погрузка, обработка, укладка и

выгрузка груза могут также осуществляться отправителем или получателем. Предложение по внесению соответствующих изменений к КТМ РФ изложено в пункте 4 Приложения 1 к настоящей диссертационной работе.

3) Роттердамские правила более современно и актуально, чем Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила, регламентируют ответственность перевозчика. С учетом того, что Гаагско-Висбийские правила являются широко применяемой конвенцией, и имеется обширная судебная практика, возникшая в результате их применения, есть основания полагать, что перечисление в Роттердамских правилах обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, таким же образом, как это сделано в Гаагско-Висбийских правилах, будет способствовать одобрению Роттердамских правил различными участниками правоотношений в сфере морской перевозки груза и вступлению в действие этой конвенции. Принимая во внимание актуальность новой редакции перечня обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, предлагаемого Роттердамскими правилами, представляется желательным обновление статьи 166 КТМ РФ («Ответственность перевозчика») и приведение ее в соответствие со статьей 17 Роттердамских правил, как это изложено в пункте 7 Приложения 1 к настоящей работе.

В Гаагско-Висбийских правилах содержится норма о том, что ошибка в судовождении (навигационная ошибка) является обстоятельством, освобождающим перевозчика от ответственности. Данная норма не отражает развитие современных технологий. По этой причине положение о навигационной ошибке в Гамбургские и Роттердамские правила не включено. Представляется желательным исключить из КТМ РФ статью 167 «Навигационная ошибка». Предполагается, что таким образом будет достигнут баланс интересов российских и иностранных судовладельцев, с одной стороны, и российских внешнеторговых грузовладельцев, с другой стороны.

4) Роттердамские правила намного более подробно и системно, чем Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила, определяют обязанности и ответственность грузоотправителя.

В частности, в Роттердамских правилах указано на обязанности отправителя, связанные со сдачей груза к перевозке, предоставлением информации, инструкций и документов в отношении груза, обязанности сторон сотрудничать в предоставлении информации, обязанности грузоотправителя предоставлять информацию о грузе в

соответствии с требованиями применимого законодательства, а также маркировать опасные грузы с учетом требований применимого законодательства. В КТМ РФ не имеется надлежащего правового регламентирования обязанностей грузоотправителя, связанных со сдачей груза к перевозке и предоставлением необходимой информации, что на практике вызывает трудности. Предлагается дополнить КТМ РФ статьями, регулирующими сдачу груза к перевозке, сотрудничество отправителя и перевозчика в предоставлении информации, а также статьями, определяющими обязанности отправителя в отношении предоставления информации, инструкций и документов, обязанности отправителя предоставлять информацию о грузе и маркировать опасный груз в соответствии с требованиями применимого законодательства. Предлагаемые нормы изложены в пункте 1 Приложения 1 к настоящей работе.

5) В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации не имеется определения понятия «опасный груз», что вызывает проблемы на практике. Поэтому рекомендуется изложить определение понятия «опасный груз» в начале пункта 1 статьи 151 КТМ РФ таким образом, как это предложено в пункте 5 Приложения 1 к настоящей работе.

Также автор считает необходимым дополнить статью 151 КТМ РФ пунктом 3, регламентирующим обязанность отправителя по маркировке отправляемого опасного груза в соответствии с требованиями применимого законодательства. Предложенная формулировка содержится в пункте 6 Приложения 1 к настоящей работе.

6) С учетом потребностей участников договора морской перевозки груза в настоящий момент желательно иметь правовые нормы, регламентирующие использование электронных документов в морской перевозке. Автор приходит к выводу, что действующая система «БОЛЕРО» позволяет приравнять в правовом плане электронные коносаменты к коносаментам на бумажных носителях, но является неудобной для третьих лиц (по причине того, что все действия с коносаментом фиксируются в регистре, доступ к которому имеют только участники общего пользовательского соглашения).

Следует уделить внимание Правилам Международного морского комитета для электронных коносаментов, основным достижением которых можно считать то, что они впервые дали коносаментам в электронном виде ту же правовую силу, что и у коносаментов на бумажных носителях.

Важен Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле, так как он впервые зафиксировал 3 основных принципа использования электронных документов: принципы недискриминации, технологической нейтральности и функциональной эквивалентности, устанавливающие правовые основы для использования электронных документов.

В Роттердамских правилах содержатся современные и актуальные положения о транспортных электронных документах (записях), создающие правовые рамки для издания и оборота транспортных электронных записей, способных заменить коносамент и морские накладные на бумажных носителях.

В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации не содержится положений касательно возможности использования электронных документов при морской перевозке грузов. Поэтому предлагается дополнить статью 143 КТМ РФ («Выдача иного документа вместо коносамента») нормами, содержащими правило о том, что вместо коносамента или морской накладной сторонами может быть согласовано использование транспортных электронных записей, как оборотных, так и необоротных, предусматривающими процедуры использования транспортных электронных записей, а также внести изменения в статью 144 КТМ РФ («Содержание коносамента») таким образом, чтобы она предусматривала возможность использования транспортных электронных записей. Предлагаемые формулировки изложены в пунктах 2 и 3 Приложения 1 к настоящей диссертационной работе.

7) Роттердамские правила содержат новые положения относительно наделения грузоотправителя, документарного грузоотправителя, грузополучателя или иного лица статусом контролирующей стороны, содержат подробное регламентирование прав, обязанностей и ответственности контролирующей стороны. Наличие подобных норм способно позволить грузоотправителю, грузополучателю или иному уполномоченному лицу эффективно осуществлять контроль за перевозкой и давать указания перевозчику. Данные положения дают участникам правоотношений по морской перевозке груза более оперативно принимать необходимые решения в отношении груза и перевозки, в том числе решения, приводящие к изменению договора перевозки груза. С учетом новизны данных положений желательно сначала дождаться вступления Роттердамских правил в силу и проанализировать практику использования другими государствами законодательных положений о

контролирующей стороне, и уже после этого включать нормы про контролирующую сторону в законодательство Российской Федерации.

8) С учетом того, что Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) является продуманной, современной, хорошо сбалансированной конвенцией, содержащей актуальные и полезные для участников правоотношений положения, желательно ее вступление в силу, предлагается подписание и ратификация данной Конвенции Российской Федерацией.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Теоретическая значимость исследования заключается в проведении первого в России комплексного анализа положений Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов в тесной связи с наукой российского частного морского права. Практическая значимость заключается в возможности использования результатов проведенного диссертантом анализа с целью развития законодательства Российской Федерации в сфере регулирования отношений по договору морской перевозки грузов.

Структура работы: введение, три главы, состоящие из десяти параграфов, заключение, список использованных нормативно-правовых актов и литературы, Приложение 1 («Предложения по внесению изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»).

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы, определяются цели и основные задачи, объект и предмет диссертационного исследования; указывается степень научной разработанности и новизна темы исследования; определяется методологическая основа исследования; излагаются основные положения диссертации, выносимые автором на защиту; указывается теоретическая и практическая значимость

работы, приводятся сведения о структуре работы и апробации результатов исследования.

Глава первая, «Правовое регулирование отношений по договору морской перевозки грузов», посвящена анализу основных правовых особенностей двух действующих в настоящий момент конвенций, регулирующих договор морской международной перевозки грузов, Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте и Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов. Также в данной главе исследуются предпосылки возникновения необходимости появления новой конвенции, регламентирующей договор морской перевозки грузов, и история разработки Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.

В первом параграфе, **«Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские, Гаагско-Висбийские правила) как этап возникновения и развития правовых норм о договоре морской перевозки груза»**, автором рассматриваются предпосылки необходимости появления международной конвенции, регламентирующей минимальные обязанности перевозчика и ограничивающей его ответственность, - в связи с отсутствием правового регулирования, с одной стороны, имели место попытки уменьшить количество и объем обязанностей со стороны морских перевозчиков, а также попытки уменьшить или исключить свою ответственность в случае утраты или причинения вреда грузу; с другой стороны, не имелось каких-либо ограничений максимальной ответственности перевозчика. Автор рассматривается принятый в 1893 году в США Закон Хартера, ставший первым широко употребляемым правовым актом, запрещающим перевозчику включать в транспортные документы оговорки, исключающие его ответственность, предусматривающим перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, а также обязывающим перевозчика выдавать коносамент и регламентирующим минимальный перечень информации, которая должна содержаться в коносаменте. Автор делает вывод о важности Закона Хартера по причине того, что большинство содержащихся в нем положений присутствуют во всех впоследствии

принятых международно-правовых актах, регулирующих договор морской перевозки грузов.

Автором проводится анализ основных положений Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года, называемой Гаагскими правилами: регламентирование содержания коносамента, краткое перечисление основных обязанностей перевозчика, длинный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Далее, автором определяются основные недостатки Гаагских правил, ставшие очевидными со временем, – узкая географическая сфера их применения; предел ответственности перевозчика (100 фунтов стерлингов), ставший недостаточным с течением времени; отсутствие нормы, позволяющей грузоотправителю или грузополучателю осуществлять погрузку, обработку, укладку, хранение и разгрузку грузов; отсутствие возможности перевозить согласно Правилам груз на палубе; отсутствие регламентирования прав и обязанностей грузоотправителя. Автором рассматривается Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1968 года (Висбийский протокол) и дается благоприятная оценка расширению им сферы применения Гаагских правил, а также так называемой предлагаемой Висбийским протоколом дуалистической системе определения ответственности перевозчика – определение максимальной ответственности перевозчика за 1 единицу или 1 килограмм утраченного или поврежденного груза. Далее автором рассматривается Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года (далее – Протокол СДР) и основное его нововведение – действующий в настоящий момент во многих государствах (в том числе, в России) предел ответственности перевозчика, установленный на уровне 666,67 расчетных единиц за место или единицу груза либо 2 расчетные единицы за один килограмм веса утраченного или поврежденного груза. Автором делается акцент на положениях Гаагско-Висбийских правил, ставших причиной критики в их адрес в течение длительного времени – освобождение перевозчика от ответственности при ошибке в судовождении (навигационная ошибка), а также отсутствие возможности регулирования Гаагско-Висбийскими правилами осуществления перевозок другими лицами.

Во втором параграфе, **«Предписания о правах, обязанностях и ответственности сторон договора морской перевозки груза, введенные Конвенцией Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила)»**», автор выясняет, почему при действующей конвенции (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года) и ее обновлении путем принятия двух изменяющих ее Протоколов (1968 и 1979 года) был разработан новый международный договор – Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 года (которую рекомендовано называть Гамбургскими правилами). Автор выделяются следующие нововведения и преимущества Гамбургских правил по сравнению с Гаагско-Висбийскими: возможность регулирования перевозок, осуществляемых фактическими перевозчиками (то есть иными лицами, чем договорный перевозчик); рассмотрение в качестве грузов живых животных и контейнеров; применение Гамбургских правил к более широкому количеству договоров (а не только к перевозкам, удостоверенным коносаментом); более широкое территориальное применение Гамбургских правил; расширение периода ответственности перевозчика и распространение его на действия, совершаемые до и после морской перевозки (хранение, погрузка, укладка, крепление, выгрузка груза); появление нормы об ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза; более подробное перечисление реквизитов, которые должны присутствовать в коносаменте.

Автор обращает внимание на увеличение предела ответственности перевозчика в Гамбургских правилах по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами и презюмирование вины перевозчика, которое явилось причиной отказа в присоединении к данной конвенции (Гамбургским правилам) многих государств.

Автором делается вывод о том, что Гамбургские правила являются более современной и актуальной конвенцией, чем Гаагско-Висбийские правила (на это указывает и то, что положения Гамбургских правил присутствуют в законодательстве многих государств, которые не являются их участниками, к примеру, в законодательстве России), но данную конвенцию нельзя назвать успешной вследствие небольшого количества участвующих в ней государств.

В третьем параграфе первой главы, **«Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки**

грузов (Роттердамские правила) как историческая попытка обеспечить соответствие правовых норм современным условиям торгового мореплавания», автором исследуются причины появления необходимости разработки и история появления Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009 года (Роттердамские правила). Одна из основных причин – наличие двух одновременно действующих конвенций, регулирующих договор морской перевозки груза, ни одну из которых нельзя назвать оптимальной: это устаревшие Гаагско-Висбийские правила и более современные Гамбургские правила, имеющие небольшое количество участников. Помимо этого, ни одна из данных конвенций не регулирует так называемые перевозки «от-двери-до-двери» (или перевозки «море плюс»): морскую перевозку в качестве основной и предшествующие или дополняющие ее части перевозки другими видами транспорта. Автором исследуется длительная разработка новой конвенции Международным морским комитетом и Комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), с привлечением многих правительственных и неправительственных международных организаций, начиная с формулирования основных проблем в сфере морской перевозки, требующих правового регулирования, и до принятия данной конвенции в 2008 году и открытия ее для подписания в 2009 году.

Глава 2, «Новеллы Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов», состоит из 5 параграфов.

В первом параграфе, **«Развитие правил, определяющих обязанности морского перевозчика»,** анализируется развитие международных правил, регламентирующих обязанности перевозчика. Автором анализируется обязанность перевозчика по приведению судна в мореходное состояние и обращается внимание на то, что Роттердамские правила требуют от перевозчика проявлять разумную заботливость по обеспечению мореходного состояния судна не только перед рейсом и в его начале (как этого требуют Гаагско-Висбийские правила), но и в течение всего рейса. Автор делает вывод, что с учетом развития технологий подобное расширение обязанности является обоснованным и соответствующим требованиям времени.

Далее автор обращает внимание на то, что в дополнение к обязанности перевозчика по надлежащей погрузке, обработке, укладке, перевозке, хранению, заботе о грузе и его выгрузке, предусмотренным Гаагско-Висбийскими правилами, Роттердамские правила обязывают перевозчика сдавать груз. На практике перевозчики выполняют данную обязанность, но она не была закреплена в правовых актах, поэтому можно утверждать, что заполняется имевший место правовой пробел. В Роттердамских правилах также содержится положение насчет того, что стороны договора перевозки могут согласовать, что погрузка, обработка, укладка и разгрузка груза осуществляются грузоотправителем и грузополучателем. Норм относительно этого не имеется ни в Гаагско-Висбийских, ни в Гамбургских правилах. На практике же данные действия нередко совершаются грузоотправителем или грузополучателем, что может привести к судебному разбирательству в случае возникновения спорной ситуации. Поэтому автор делает вывод о том, что наличие данного положения является благоприятным.

Диссертант обращает внимание на понятие «исполняющая сторона» и отнесенных Роттердамскими правилами к исполняющей стороне участников правоотношений по перевозке грузов. Ими являются субподрядчики, оказывающие содействие перевозчику в осуществлении морской или смешанной перевозки: это лица, не являющиеся перевозчиком, которые могут осуществлять погрузку, разгрузку, хранение груза, оборудование судна для определенной перевозки, перевозку груза как морским, так и другими видами транспорта. По мнению автора, введение данных участников позволяет более четко определить период ответственности перевозчика и таким образом уменьшить количество потенциальных спорных ситуаций.

Во втором параграфе, **«Развитие правового регулирования ответственности морского перевозчика»**, анализируется развитие международно-правового регулирования ответственности морского перевозчика. Автор рассматривает период ответственности перевозчика и его увеличение от конвенции к конвенции: в Гаагско-Висбийских правилах период ответственности действует «от-поручня-до-поручня», в Гамбургских – в течение нахождения груза в ведении перевозчика, в Роттердамских – с момента получения груза перевозчиком до момента его сдачи (период ответственности согласно Роттердамским правилам шире, так как они регулируют перевозки «море плюс»). Это удобно для сторон договора перевозки, которые желают

заключить смешанный договор перевозки (при условии обязательного наличия морской части).

Следует обратить внимание на увеличение предела ответственности перевозчика от Гаагско-Висбийских до Роттердамских правил: согласно Гаагским правилам 1924 года он составляет 100 фунтов стерлингов; в соответствии с протоколом СДР 1979 года (изменяющим Гаагско-Висбийские правила) – 666,67 расчетных единиц (СДР) за место или единицу груза; согласно Гамбургским правилам – 835 расчетных единиц за место или единицу груза; в соответствии с Роттердамскими правилами – 875 расчетных единиц за место или единицу отгрузки. Данное увеличение максимального размера ответственности перевозчика представляется обоснованным с учетом инфляции и увеличения средней стоимости перевозимых грузов.

Как в Гаагско-Висбийских, так и в Роттердамских правилах содержатся перечни обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности или уменьшающих его ответственность в случае причинения вреда или утраты груза. Следует обратить внимание на благоприятную практику применения судами подобного перечня, содержащегося в Гаагско-Висбийских правилах. При сравнении данных перечней можно сделать вывод, что содержащийся в Роттердамских правилах является более современным: в качестве примера этого можно отметить отсутствие в перечне Роттердамских правил ошибки в судовождении (навигационной ошибки) как обстоятельства, освобождающего перевозчика от ответственности. Автор присоединяется к точке зрения, что отсутствие навигационной ошибки среди обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, является обоснованным с учетом современного развития технологий. Также можно отметить появление в Роттердамских правилах указания на пиратство и терроризм, погрузку, укладку, обработку и разгрузку груза отправителем или получателем, разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде в качестве подобных обстоятельств. Диссертант делает вывод о том, что с учетом хорошего опыта использования судами списка обстоятельств из Гаагско-Висбийских правил и с учетом более современного перечня, содержащегося в Роттердамских правилах, является желательным применение перечня из Роттердамских правил и совершенствование законодательства Российской Федерации с его учетом.

Третий параграф, **«Совершенствование норм, определяющих права и обязанности грузоотправителя и устанавливающих его ответственность»**, посвящен анализу развития правовых норм, определяющих права и обязанности грузоотправителя и устанавливающих его ответственность. В Роттердамских правилах впервые, по сравнению с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, имеются подробные положения о грузоотправителе. Во-первых, Роттердамские правила требуют от грузоотправителя, чтобы он сдавал груз, готовым к перевозке, (данное требование вполне логично, но не зафиксировано в действующих на настоящий момент конвенциях). Во-вторых, Роттердамские правила содержат норму о том, что стороны могут согласовать, что погрузка, обработка, укладка или разгрузка груза осуществляются грузоотправителем или грузополучателем (тогда это становится обязанностью грузоотправителя или грузополучателя). В-третьих, автор подчеркивает подробное описание в Роттердамских правилах обязанности грузоотправителя по предоставлению информации, инструкций и документов в отношении груза. Также, что важно, данная обязанность связана с зафиксированной Роттердамскими правилами обязанностью сторон по сотрудничеству в предоставлении информации: перевозчик консультирует грузоотправителя по тому, какая информация должна быть предоставлена последним. Поэтому грузоотправитель знает, какую информацию требуется предоставить, что делает процесс сбора и подготовки информации и документов более удобным.

Диссертант обращает внимание на то, что Роттердамские правила содержат новую, по сравнению с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, норму, возлагающую на грузоотправителя обязанность предоставлять перевозчику информацию с целью соблюдения перевозчиком применимого законодательства (то есть законодательства всех государств, по территории или акватории которых осуществляется перевозка). Можно сделать вывод, что данная обязанность усиливает нагрузку на отправителя; но, с другой стороны, в настоящее время увеличивается количество национальных требований по предоставлению информации о грузе, которые перевозчик не может выполнять самостоятельно. С учетом этого и указанной ранее обязанности перевозчика содействовать грузоотправителю при предоставлении информации, обязанность грузоотправителя по предоставлению информации с учетом требований законодательства представляется сбалансированной и обоснованной.

И в Гаагско-Висбийских, и в Гамбургских правилах изложены обязанности грузоотправителя, связанные с отправкой опасных грузов, а также ответственность за ненадлежащее исполнение этих обязанностей. Роттердамские правила содержат более подробные правила про отправку опасных грузов. Автор подчеркивает, что ни в одной из рассматриваемых в диссертации конвенций, регулирующих морскую перевозку, нет определения понятия «опасный груз», и приходит к выводу, что это является их существенным недостатком вследствие различного толкования понятия «опасный груз» участниками правоотношений и судами. При этом, в Роттердамских правилах имеется общее описание ситуации, при которой должны применяться правила об опасных грузах, которое из-за расплывчатого характера нельзя назвать успешным. По мнению автора, точным является определение понятия «опасный груз», содержащееся в статье 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, по аналогии с которым автором рекомендуется, с учетом определенных изменений, сформулировать понятие «опасный груз» в КТМ РФ.

Во всех трех рассматриваемых в диссертационной работе конвенциях присутствует требование к отправителю информировать перевозчика об опасных свойствах сдаваемого к перевозке груза. Но в Роттердамских правилах имеется норма, содержащая новую обязанность грузоотправителя – маркировать опасные грузы в соответствии с требованиями применимого законодательства. Данное требование логически связано с указанной ранее обязанностью грузоотправителя представлять информацию о грузе согласно применимого законодательства. Оно является обременительным для отправителя, но, как и требование по предоставлению информации о грузе, обоснованным – отправитель, в отличие от перевозчика, способен осуществлять подобную маркировку, обладая требуемыми знаниями о грузе.

По результатам анализа норм об обязанностях грузоотправителя, содержащихся в Гаагско-Висбийских, Гамбургских и Роттердамских правилах, автор приходит к выводу, что Роттердамские правила содержат наиболее подробные и современные нормы насчет обязанностей отправителя, а также что является желательной актуализация российского законодательства с учетом данных положений.

В четвертом параграфе, «**Электронные документы в международной морской перевозке грузов на современном этапе**», автором анализируется международно-правовое регламентирование электронного документооборота, используемого в

морской перевозке груза на современном этапе. Автором обращается внимание на то, как важно понимать правовые особенности транспортных документов (в первую очередь, коносамента и морской накладной), чтобы обеспечить с правовой точки зрения возможность выполнения ими своих функций, когда данные документы находятся на электронных носителях. С 1960 годов имеет место так называемый «кризис коносаментов», который проявлялся в том, что сроки осуществления морских перевозок в силу технического прогресса судоходства существенно укорачивались, а процедуры оборота коносаментов на бумажных носителях (изготовление, передача, доставка и прочие) оставались длительными и вызывали задержки в приеме и сдаче груза. Поэтому требовалась разработка правовой модели электронных документов. Основная сложность заключалась в переводе коносамента в электронный вид в связи с его товарораспорядительной функцией: вопрос заключался в том, сможет ли коносамент в электронном виде быть ценной бумагой и товарораспорядительным документом.

Можно выделить следующие основные попытки правового регламентирования перевода транспортных и иных документов в электронный вид: Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов (1990 год), Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год), проект «БОЛЕРО» (1999 год), Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях (2001), Роттердамские правила (2009 год).

Автор выделяет 2 основных метода перевода документов, в том числе, транспортных в электронный вид. Первый метод - метод передачи прав, где главной является фиксация передачи прав, форма электронного документа здесь не важна. Наиболее удобно подобную передачу осуществлять через регистр. Примером воплощения данного метода на практике является проект «БОЛЕРО», один из немногих на настоящий момент примеров работающей модели электронного коносамента. Можно выделить 2 основные составляющие функционирования проекта «БОЛЕРО»: это Свод правил «БОЛЕРО», типовое общее пользовательское соглашение, сторонами которого становятся все пользователи системы «БОЛЕРО», которое предусматривает порядок использования коносамента «БОЛЕРО», а также то, что все участники признают его правовую силу, и Регистр прав – электронная система, которая осуществляет регистрацию перехода прав на коносаменты и информирует об

этом участников правоотношений. Автор соглашается с мнением известного норвежского ученого Э. Розаега насчет того, что коносамент «БОЛЕРО» способен выполнять все функции коносамента на бумажном носителе.³ Недостатком коносамента «БОЛЕРО» являются неудобства, которые могут претерпеть третьи лица, которым передается коносамент, и которые не являются участниками проекта «БОЛЕРО».

Диссертант обращает внимание на то, что ЮНСИТРАЛ отмечает успешное функционирование в Республике Корея правовой модели использования электронных коносаментов, регистрация действий с которыми осуществляется через регистр, что похоже на проект «БОЛЕРО».

Второй метод – создание правовой модели использования транспортного документа в электронном виде, максимально приближенного по форме к транспортному документу на бумажном носителе. К примеру, это содержащий все необходимые реквизиты документ в одном из популярных графических форматов, используемых для хранения фотоизображений или подобных им изображений (форматы jpg, pdf или иные электронные форматы). Одним из примеров правового регламентирования оборота подобных документов можно назвать Правила Международного морского комитета для электронных коносаментов 1990 года: в них впервые содержится норма о том, что коносамент в электронном виде приравнивается в правовом плане к коносаменту на бумажном носителе и содержит информацию, аналогичную содержащейся в коносаменте на бумаге.

Одним из основных правовых актов, создающих правовые рамки для электронного документооборота, является Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронной торговле 1996 года, содержащий нормы как в отношении электронной торговли в целом, так и в отношении перевозки грузов. Наиболее важным в данном законе автор считает то, что в нем впервые закреплены три принципа электронного документооборота, которые в том или ином виде присутствуют во всех последующих правовых актах, регулирующих использование электронных документов: принцип недискриминации (документ не может быть лишен правовой силы по причине того, что он в электронном виде), принцип технологической нейтральности (регулирующие

³ Maritime Law Contracts. Articles. Oslo, Sjørettsfondet, 2011. С. 42.

электронный документооборот нормы являются нейтральными с технологической точки зрения) и принцип функциональной эквивалентности (электронные документы и содержащаяся в них информация исполняют все те же функции, что и документы на бумажных носителях). Помимо этого, Типовой закон подтверждает допустимость и доказательственную силу электронных документов. На основании данного Типового закона было принято большое количество национальных правовых актов.

Диссертантом анализируются правовые акты некоторых государств, регулирующие издание и оборот электронных документов. Что касается российского законодательства, следует отметить, что в России признается возможность использования электронных документов, но не имеется нормативно-правовой базы для надлежащего правового обеспечения электронного документооборота, поэтому желательно принятие закона об электронных документах.

Далее проанализированы положения Роттердамских правил о транспортных электронных документах (записях). Роттердамские правила – первая конвенция, регулирующая морскую перевозку грузов, которая содержит регламентирование использования электронных документов. Важно, что Роттердамские правила следуют принципам использования электронных документов, закрепленным в Типовом законе ЮНИСТРАЛ об электронной торговле: принципы недискриминации, функциональной эквивалентности и технологической нейтральности. Следует подчеркнуть важность содержащихся в Роттердамских правилах предписаний о процедурах, которые должны выполняться сторонами с целью обеспечения возможности использования электронных документов, их сохранности и придания им силы документов на бумаге. Автор делает вывод, что Роттердамские правила содержат современные и актуальные нормы, создающие правовые рамки для использования транспортных документов в электронном виде, а также что является желательным совершенствование российского законодательства (КТМ РФ) с их учетом.

В пятом параграфе, «**Контролирующая сторона**», автором анализируется предлагаемая Роттердамскими правилами возможность наделения одного из участников перевозки грузов статусом контролирующей стороны, то есть наделение одного из участников перевозки правом контроля. До Роттердамских правил право контроля регламентируется только в Унифицированных правилах Международного

морского комитета для морских накладных 1990 года. Согласно Роттердамским правилам правом контроля может быть наделен грузоотправитель, а также документарный грузоотправитель, грузополучатель или иное лицо, которым грузоотправитель может передать право контроля. Основное содержание права контроля заключается в возможности осуществления контроля за перевозкой путем направления указаний перевозчику: это могут быть как изменяющие договор перевозки указания (право заменять грузополучателя), так и не изменяющие (указания технического характера, к примеру, относительно ухода за грузом). Так как право контроля может принадлежать только контролирующей стороне, то можно сделать вывод, что договор перевозки во время ее осуществления может изменять только контролирующая сторона, которая таким образом становится стороной договора вместо грузоотправителя (за исключением случаев, когда контролирующей стороной изначально является отправитель).

Основная цель наличия права контроля – обеспечение эффективного направления указаний перевозчику: перевозчик знает, кто является контролирующей стороной, поэтому выполняет указания данного лица (если не имеется контролирующей стороны, то перевозчик может не знать, кто вправе давать указания).

Автор считает важным выделить, что положения Роттердамских правил про контролирующую сторону также защищают интересы перевозчика: во-первых, в соответствии с положениями Правил перевозчик должен быть надлежащим образом проинформирован о том, кто является контролирующей стороной, контролирующая сторона обязана подтвердить свои права. Во-вторых, перевозчик, действующий в соответствии с изменением договора контролирующей стороной, будет считаться действующим надлежащим образом. В-третьих, контролирующая сторона обязана возместить перевозчику любые дополнительные расходы, которые перевозчик может понести вследствие исполнения указаний контролирующей стороны (данное положение не только защищает интересы перевозчика, но и способствует тому, что перевозчик, не опасаясь из-за возможных расходов и проблемы их компенсации, будет выполнять указания контролирующей стороны значительно быстрее).

Автор делает вывод, что положения Роттердамских правил о контролирующей стороне удобны для сторон перевозки и позволяют эффективно осуществлять контроль за перевозкой. Но с учетом новизны данных норм желательно

проанализировать практику использования другими государствами законодательных положений о контролирующей стороне и уже после этого включать нормы про контролирующую сторону в законодательство Российской Федерации.

Глава 3 диссертационной работы, «Мультимодальные аспекты и перспективы вступления в силу Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила)», состоит из двух параграфов.

В первом параграфе, **«Мультимодальные аспекты Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) и ее соотношение с другими транспортными конвенциями»,** диссертант обращает внимание на то, что Роттердамские правила являются конвенцией, которая может регулировать мультимодальную (смешанную) перевозку: это означает, что конвенция может применяться к перевозке, осуществляемой двумя и более различными видами транспорта, но среди них обязательно должна присутствовать морская перевозка. Это так называемая перевозка «море плюс» (перевозка другим видом транспорта, которая может предшествовать или следовать за морской перевозкой). Подобное регулирование следует считать актуальным, так как с учетом развития контейнерных перевозок большинство морских перевозок включают дополняющую их не морскую стадию, требуется регламентирование возможности осуществления перевозки «от-двери-до-двери».

Перевозки воздушным, наземным, железнодорожным и внутренним водным транспортом регламентируются отдельными конвенциями; соответственно, при распространении Роттердамских правил на перевозки данными видами транспорта потенциально возможна коллизия между Роттердамскими правилами и другими конвенциями. В данном параграфе диссертант пытается определить возможность возникновения подобной коллизии и анализирует положения Роттердамских правил, направленные на ее недопущение. Основной возникающий здесь вопрос – это вопрос о том, как будет регулироваться ответственность перевозчика с учетом того, что в сфере международных перевозок в каждом виде транспорта есть свое регулирование ответственности перевозчика. Разработчики Роттердамских правил предложили следующее разрешение - положения Роттердамских правил относительно

ответственности перевозчика не имеют преимущества по сравнению с положениями международных документов, регулирующих перевозки другими видами транспорта, если утрата или повреждение груза, а также обстоятельства, вызвавшие задержку в сдаче груза, произошли во время перевозки, выполняемой данными (не морскими) видами транспорта. Такое правило касается только вопроса ответственности перевозчика, в остальном – применяются положения Роттердамских правил. Если нельзя обнаружить, в какой момент смешанной перевозки произошли утрата, повреждение груза или обстоятельство, вызвавшее задержку в его сдаче, то применяются положения Роттердамских правил. Это справедливо, так как определение ответственности является одной из основных целей принятия каждой транспортной конвенции и в каждой сфере транспорта имеет определенную специфику.

Во-вторых, другая транспортная конвенция будет иметь преимущество по сравнению с Роттердамскими правилами в соответствии со статьей 26 Правил («Перевозка до или после морской перевозки») в случае, если применение данной конвенции к определенной не морской части перевозки является обязательным, и когда данная конвенция применялась бы, если бы имел место отдельный договор на эту часть перевозки с перевозчиком данного вида транспорта. Это так называемая концепция гипотетического контракта, признанная большинством исследователей в качестве удачной.

Здесь может возникнуть еще одна правовая проблема - большинство конвенций, регулирующих перевозки другими видами транспорта, регламентируют их осуществление не только основным видом транспорта, но и дополнительными (так же, как и Роттердамские правила регулируют перевозку морем, а также дополнительными видами транспорта). Чтобы не допустить подобную коллизию, в Роттердамских правилах присутствует статья 82, разграничивающая применение Правил и других транспортных конвенций. Диссертант рассматривает основания для возможной коллизии конвенций, а также анализирует, разрешается ли подобная потенциальная коллизия статьей 82 Роттердамских правил. Проанализировав положения, регламентирующие сферу применения Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года, Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (которую принято называть КДПГ), Конвенции о международных железнодорожных перевозках 1980

года (которую принято называть ЦИМ-КОТИФ), Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 года (которую принято называть КПГВ), в сочетании со статьей 82 Роттердамских правил, автор приходит к выводу, что коллизии потенциально возможны, но маловероятны благодаря статье 82.

Во втором параграфе, **«Перспективы вступления Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов в силу»**, диссертант анализирует перспективы вступления Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) в силу. Для вступления в силу данной конвенции требуется ее ратификация минимум 20 государствами. К настоящему моменту (конец 2016 года), имеется всего 3 ратификации, что нельзя назвать положительным результатом, учитывая, что конвенция была открыта для подписания в 2009 году, даже несмотря на то, что конвенцию подписали 24 государства. При этом следует напомнить, что в разработке данной конвенции участвовало весьма большое количество государств и международных организаций, что свидетельствует о проявленной заинтересованности в ней. Диссертант выделяет 2 причины промедления вступления в силу настоящей конвенции. Первая - длительные национальные ратификационные процессы. Вторая заключается в том, что одна из основных целей разработки Роттердамских правил - создание нового международно-правового режима, регулирующего осуществление морских международных перевозок, который заменит собой одновременное использование Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил. Но подписывать подобную новую конвенцию, в которой есть положение о денонсации предыдущей(их), целесообразно при уверенности в том, что и остальные государства так же поступят. Большинство государств осторожничают и считают обоснованным присоединиться к новой конвенции после ее ратификации основными судоходными государствами – в первую очередь, Соединенными Штатами Америки и Китаем, которые, несмотря на утверждения про свою заинтересованность в данной конвенции, пока не ратифицировали ее. Подобную выжидательную позицию занимает и Российская Федерация.

В **заклучении** подводятся итоги проведенного диссертационного исследования и анализа, формулируются и обобщаются основные выводы, вносятся рекомендации по совершенствованию российского законодательства.

В Приложении 1 к диссертационной работе, «Предложения по внесению изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», диссертантом излагаются следующие предложения по внесению изменений в КТМ РФ с целью его совершенствования:

- дополнить КТМ РФ статьей про обязанности отправителя, связанные со сдачей груза к перевозке;

- дополнить КТМ РФ статьей про сотрудничество отправителя и перевозчика в предоставлении информации;

- дополнить КТМ РФ статьей про обязанности отправителя в отношении предоставления информации, инструкций и документов в отношении сдаваемого к перевозке груза;

- дополнить статью 143 КТМ РФ («Выдача иного документа вместо коносамента») пунктом 2, содержащим норму о том, что вместо коносамента стороны вправе использовать транспортную электронную запись, и определение транспортной электронной записи, а также пунктом 3, определяющим виды транспортных электронных записей и процедуры их использования;

- изложить пункт 1 статьи 150 КТМ РФ («Обязанности перевозчика в отношении груза») в новой редакции, дополняющей обязанности перевозчика обязанностью по сдаче груза получателю, а также предусматривающей возможность согласования сторонами того, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза выполняются отправителем или получателем;

- изложить пункт 1 статьи 151 КТМ РФ («Опасный груз») в новой редакции, содержащей подробное определение понятия «опасный груз»;

- дополнить статью 151 КТМ РФ положением про обязанность отправителя осуществлять маркировку опасного груза в соответствии с требованиями применимого законодательства;

- изложить подпункт 6 пункта 1 статьи 166 КТМ РФ («Ответственность перевозчика») в новой редакции, которая в дополнение к военным действиям и народным волнениям, освобождающим перевозчика от ответственности, содержит норму о том, что перевозчика от ответственности также освобождают война, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм и восстание; дополнить пункт 1 тремя подпунктами о том, что перевозчик освобождается от ответственности, если утрата

или повреждение груза вызваны разумными мерами или попытками избежать ущерба окружающей среде; погрузкой, обработкой, укладкой или разгрузкой груза, выполняемыми отправителем или получателем в случае согласования этого сторонами; действиями перевозчика в случае, если груз представляет или будет представлять опасность для людей, имущества или окружающей среды;

- в случае присоединения России к Роттердамским правилам исключить из КТМ РФ статью 167, «Навигационная ошибка».

Основное содержание диссертации отражено в следующих публикациях автора:

Научные статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации для опубликования основных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук:

- Малюков, К.А. Обстоятельства, освобождающие морского перевозчика от ответственности: анализ конвенций о договоре морской международной перевозки грузов. / К.А. Малюков // Право и экономика. - 2015. - № 10. С. 45 – 53. – 1,1 п.л.
- Малюков, К.А. Мультимодальные аспекты Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов / К.А. Малюков // Российский внешнеэкономический вестник. - 2016. - № 9. С. 111 – 122. – 0,8 п.л.
- Малюков, К.А. Электронные документы в международной морской перевозке грузов. / К.А. Малюков // Право и экономика. - 2016. - № 7. С. 33 – 41. – 1,1 п.л.

Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:

- Малюков, К.А. Договор фрахтования судов. Актуальные вопросы. / К.А. Малюков // Материалы научно-практической конференции Международно-правового факультета ВАВТ. Сборник работ студентов и аспирантов. Выпуск 35. - 2008. - С. 139-146. – 0,5 п.л.
- Малюков, К.А. Развитие регулирования ответственности перевозчика в связи с принятием Роттердамских правил (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2009г.) / К.А. Малюков // Перспективы и риски развития глобальной экономики: материалы научно-

практических конференций ВАВТ. Сборник статей студентов и аспирантов. Выпуск 49. М.: ВАВТ. - 2012. - С. 228-235. – 0,5 п.л.

- Малюков, К.А. Основные проблемы правового статуса исполняющей стороны и контролирующей стороны в договоре морской международной перевозки груза в соответствии с Конвенцией ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. / К.А. Малюков // Перспективы мировой экономики в условиях неопределенности: материалы научно-практических конференций ВАВТ. Сборник статей студентов и аспирантов. Выпуск 51. М.: ВАВТ. - 2013. - С. 270-280. – 0,7 п.л.

- Малюков, К.А. Вопросы международной унификации правил, касающихся обязанностей грузоотправителя по морской перевозке грузов. / К.А. Малюков // Актуальные правовые аспекты современной практики международного коммерческого оборота: Сборник статей. Под общей ред. докт. юрид. наук, проф. А.С. Комарова. М.: Статут. – 2016. - С. 135-151. – 1 п.л.

Малюков Кирилл Андреевич (Россия)

Основные направления развития правил о договоре морской перевозки груза

Диссертация представляет собой комплексное исследование и анализ основных направлений развития правил о договоре морской перевозки груза. В диссертационной работе исследуются основные международно-правовые и национальные акты, регулирующие договор морской перевозки груза, выявляются их основные преимущества и недостатки, анализируется предлагаемое данными документами правовое регулирование обязанностей и ответственности грузоотправителя и перевозчика, издание и оборот транспортных документов в электронном виде. Автором также анализируются современные нормы, предлагающие наделять одного из участников правоотношений по перевозке статусом контролирующей стороны с целью увеличения эффективности контроля за перевозкой и дачи указаний перевозчику. С учетом проведенного анализа диссертантом выносятся предложения по совершенствованию законодательства России.

Malyukov Kirill Andreevich (Russia)

Main Trends in Development of Rules Governing Contract of Carriage of Goods by the Sea

The present thesis constitutes a complex study and analysis of the main directions of development of the rules governing contract of carriage of goods by the sea. The thesis studies main international and national legal acts, governing contract of carriage of goods by the sea, determines their main advantages and disadvantages, analyses regulation of obligations and liability of shipper and carrier, issue and circulation of transport electronic documents, proposed by these documents. Author also analyses modern rules proposing to appoint one of participant of relations on carriage of goods as a controlling party with the purpose of improvement of control over the carriage and giving instructions to the carrier. Taking into account analyses carried out by the author, proposals on development of Russian legislation are made.