

Частноправовой договор как один из способов регулирования в международном морском праве

Аннотация. В статье проанализировано понятие гражданско-правового договора, закрепленное действующим законодательством Российской Федерации, что позволило сделать вывод о том, что это понятие — устоявшееся правовое явление, нашедшее закрепление в нормативных актах. Отдельно обозначены некоторые аспекты о госконтрактах, поскольку аналогичные соглашения на перевозку морских грузов — самостоятельный институт права, берущий начало в указанном правовом институте.

В статье также рассмотрены особенности частноправового договора с учетом доктринальных исследований, в том числе проведенных в связи с принятием Кодекса торгового мореплавания.

Определены основные тенденции в исследованиях института частноправового договора как способа регулирования в международном морском праве в общетеоретическом и практическом аспектах. Рассмотрены как общетеоретические тенденции, направленные на исследование глобальных тем, так и частные, касающиеся отдельных, узкоспециальных проблем, в том числе вновь сформированные в связи с развитием общества, появлением абсолютно новых форм взаимодействия, например цифровизацией общественных отношений.

Проанализирована практика применения частноправового договора в международном морском праве, а также судебная практика рассмотрения споров по обозначенной теме.

Исследовано российское законодательство, регулирующее данные отношения, с учетом изменений как на федеральном уровне, так и на ведомственном. Проведена классификация обозначенных изменений с учетом уровня субъектов, их вносивших.

В результате исследования определено, что мы можем наблюдать процесс формирования абсолютно новых правоотношений, складывающихся в процессе применения частноправового договора как одного из способов регулирования в международном морском праве, с учетом геополитических реалий — санкционного режима, ограничений и созданных с их помощью противоречий и трудностей.

Сделан вывод, что действующее законодательство в настоящее время реформируется, и даны предложения по его совершенствованию.

Ключевые слова: частноправовой договор; сделка; морское право; фрахтование; договор буксировки; договор агентирования; индивидуальный договор; нормативный правовой договор; санкции; экипаж судна.

Для цитирования: Коваль В. Н. Частноправовой договор как один из способов регулирования в международном морском праве // Lex russica. — 2023. — Т. 76. — № 5. — С. 24–38. — DOI: 10.17803/1729-5920.2023.198.5.024-038.

© Коваль В. Н., 2023

* Коваль Владимир Николаевич, доктор юридических наук, директор Юридического института Севастопольского государственного университета
Университетская ул., д. 33, г. Севастополь, Россия, 299053
lvi.hc12@gmail.com

A Private Law Contract as One of the Ways of Regulation in International Maritime Law

Vladimir N. Koval, Dr. Sci. (Law); Director of the Law Institute, Sevastopol State University
ul. Universitetskaya, d. 33, Sevastopol, Russia, 299053
lvi.hc12@gmail.com

Abstract. The paper analyzes the concept of a civil contract consolidated in the current legislation of the Russian Federation, which allowed the author to conclude that this concept constitutes an established legal phenomenon that has been set out in regulatory acts. The author separately outlines some aspects of state contracts, since similar agreements for the carriage of sea cargo form an independent institution of law stemming from the specified legal institute.

The paper also discusses the peculiarities of a private law contract with due regard to doctrinal studies, including the studies conducted in connection with the adoption of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. The author determines the main trends in studying the private law contract as a method of regulation in international maritime law in general theoretical and practical aspects. The paper considers both general theoretical trends aimed at examining global issues and individual issues concerning separate and highly specialized problems, including new problems that have emerged in connection with the development of society, completely new forms of interaction, e.g., the digitalization of public relations.

The author analyzes the practice of applying a private law contract in international maritime law, as well as the judicial practice of considering disputes on the designated topic.

The author has examined the Russian legislation regulating relations under consideration, taking into account amendments both at the federal level and at the departmental level. The paper also provides for the classification of the indicated amendments and alterations regarding the level of the actors who have initiated them.

As a result of the study, it is determined that we can observe the process of formation of absolutely new legal relations that develop in the process of applying a private law contract as one of the ways of regulation in international maritime law, taking into account the geopolitical realities, namely, imposed sanctions, restrictions and contradictions and difficulties created with their help.

It is concluded that the current legislation is currently being reformed, and the author suggests improvements.

Keywords: private law contract; transaction; maritime law; chartering; towing contract; agency contract; individual contract; regulatory legal contract; sanctions; ship's crew.

Cite as: Koval VN. Chastnopravovoy dogovor kak odin iz sposobov regulirovaniya v mezhdunarodnom morskome prave [A Private Law Contract as One of the Ways of Regulation in International Maritime Law]. *Lex russica*. 2023;76(5):24-38. DOI: 10.17803/1729-5920.2023.198.5.024-038. (In Russ., abstract in Eng.).

В настоящее время понятие договора в гражданском праве является достаточно полно исследованным правовым институтом, который рассматривается как средство или способ регулирования правоотношений. При этом авторы-цивилисты подробно анализируют особенности понятийного аппарата, раскрывая суть как самого договора, так и связанных с ним терминов, например государственного контракта, который является самостоятельным правовым институтом.

Однако из общетеоретического понятия «договор» логично следует понимание особенностей частного правового договора как одного из способов регулирования в международном морском праве. В этой связи считаем необходимым рассмотреть основные особенности определения договора, что позволит нам перейти

от общего к частному, определив, что такое частноправовой договор как один из способов регулирования правоотношений в сфере морского права.

При этом полагаем необходимым настаивать на терминологической точности при рассмотрении указанного правового явления, считая, что ее необходимость обусловлена тем фактом, что исследователи не должны допускать как расширительного, так и узкого толкования понятий. Такой подход может повлечь за собой их неверное понимание, которое, в свою очередь, будет способствовать нарушению законности.

Такому выводу корреспондирует мнение, согласно которому практика применения законодательных актов свидетельствует именно о наличии трудностей, связанных с отсутствием

определений и понятий, которые имеют юридическое значение¹.

Рассмотрим понятие договора, опираясь как на теоретические исследования, так и на положения действующего законодательства, а также с учетом того, что начавшаяся в 2020 г. пандемия и обострение геополитической обстановки способствовали формированию беспрецедентной практики в сфере морского права.

Обращаясь к теоретическим исследованиям, дающим понятие договора, мы можем констатировать, что в науке гражданского права актуализирован тысячелетний опыт рассмотрения этого института, который является самостоятельной предметной областью гражданского права.

Обобщив основные сферы деятельности научных школ, мы можем выделить несколько основных подходов к определению договора:

1. *Договор рассматривается как общеправовая ценность.*

Отметим, что значительный вклад в эту сферу внесли А. Н. Талалаев² и авторский коллектив Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ — В. Р. Авхадеев, В. С. Асташова, Л. В. Андриченко и др., издавшие монографию, направленную на исследование института договора как общеправовой ценности, применимого во всех отраслях права³.

2. *Договор определяется как вид сделок в классическом его понимании, когда сделка заключается с целью установления правоотношений в сфере гражданского права, влекущих возникновение правовых последствий, и при этом в основу кладется идея соединения каузы договора и консенсуального договора.*

Исследовав авторские позиции общетеоретического и узкоотраслевого плана, мы можем

отметить универсальный характер договора как регулятора, применяемого в национальных системах права и международном праве.

Используя отраслевой и межотраслевой подходы, исходя из нормативного закрепления норм о договоре, а также изучив это правовое явление с учетом того, что договор — это сделка, анализируя состав участников, правовую природу, особенности применения как нормативно-правового и как индивидуального соглашения, можно сделать вывод, что верным необходимо считать мнение исследователей, которые предлагают отдельно, не смешивая, рассматривать соглашение и норму права, которую указанное соглашение вводит в действие.

Так, В. Ф. Попондопуло полагает, что необходимо отделять друг от друга индивидуальный договор и нормативно-правовой договор. Поскольку отличия указанных договоров очевидны, нормативно-правовой договор необходимо понимать как юридический факт, а индивидуальный как имеющий обязательный характер только для тех, кто его заключил. Только для сторон, участвующих в договоре, он будет «законом». При этом нужно помнить, что индивидуальный договор имеет индивидуально регулирующее значение, но это не делает его источником права⁴.

Т. В. Кашанина рассматривает договоры как вид сделок, опираясь на основные исторические периоды развития государственности в Российской Федерации, а также отталкиваясь от отраслевого принципа, говоря о земельных, трудовых, коллективных, брачных, авторских договорах, упоминая публичные договоры и частные⁵.

А. Н. Вылегжанин предлагает рассматривать понятие договора через определение «международные конвенции»⁶.

¹ Сморгунова М. Е. Обязательственное право и обязательство: проблемы терминологии в гражданском праве и законодательстве // Гражданское право. 2008. № 2. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=11529057> (дата обращения: 18.12.2022).

² Талалаев А. Н. Право международных договоров. Т. 1 : Общие вопросы; Т. 2 : Действие и применение договоров. Договоры с участием международных организаций / отв. ред. Л. Н. Шестаков. М. : Зерцало, 2011. URL: <https://edu.garant.ru/books/jurist/2> (дата обращения: 18.12.2022).

³ Договор как общеправовая ценность : монография / В. Р. Авхадеев, В. С. Асташова, Л. В. Андриченко [и др.] ; ИЗиСП при Правительстве РФ. М. : Статут, 2018. 381 с. URL: <https://izak.ru/upload/iblock/4b5/4b54f3c75eb79b053fe2629361daa44c.pdf> (дата обращения: 18.12.2022).

⁴ Попондопуло В. Ф. Договор — средство частноправового регулирования // Вестник СПбГУ. Серия 14, Право. 2009. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-sredstvo-chastnopravovogo-regulirovaniya> (дата обращения: 18.12.2022).

⁵ Кашанина Т. В. Частное право : учебник. М. : Эксмо, 2009. 494 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie2106805.html> (дата обращения: 18.12.2022).

⁶ Международное право : учебник / отв. ред. А. Н. Вылегжанин. М. : Высшее образование, Юрайт-издат, 2009. С. 90.

Переходя к исследованию положений действующего российского законодательства, закрепляющего понятие договора, изучив ст. 153, 154, 420 ГК РФ, мы можем выделить следующие признаки договора:

- 1) договор является разновидностью сделки, однако эти понятия полностью не совпадают;
- 2) договор, равно как и любая другая сделка, имеет определенную цель — он устанавливает, изменяет или прекращает права и обязанности;
- 3) договор — это соглашение сторон (двух и более), к которому применимы правила о форме сделок;
- 4) понятия договора и обязательства, исходя из содержания ст. 420 ГК РФ, взаимосвязаны в силу того, что содержание обязательств во многом определяется условиями договора, но есть и различия⁷.

Таким образом, в соответствии с ГК РФ договор — это соглашение, достигнутое субъектами (к которым относятся два и более лица), направленное на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей.

Полагаем также интересной точку зрения о том, что необходимо рассматривать договоры, заключение которых прописано в ГК РФ, как самостоятельную систему, которая предназначена удовлетворять потребности институтов государственной власти — госконтракты.

Это представляется важным, исходя из того, что общие положения о госконтрактах являются основанием теории, согласно которой аналогичные соглашения на перевозку морских грузов — самостоятельный институт права, о чем будет сказано ниже.

Полагаем, причины рассмотрения госконтрактов как самостоятельной системы следующие:

- наличие публично-правовых элементов в правовом режиме государственных контрактов;
- наличие специфических целей;
- многообразие норм регламентирующего их применение законодательства, а также подзаконных актов, которые иногда достаточно противоречивы;

— невозможность рассмотрения их в качестве обычных предпринимательских договоров.

ГК РФ позволяет нам условно классифицировать рассматриваемые договоры следующим образом:

- 1) направленные на передачу имущества (например, договор, предусматривающий поставку товаров для государственных органов, либо государственный контракт (§ 4 гл. 30 ГК РФ));
- 2) о выполнении работ (например, подрядных (§ 5 гл. 37 ГК РФ, ст. 778 ГК РФ));
- 3) об оказании услуг (договоры, которые предусмотрены главами 37–41, 44–47, 49, 51, 53 ГК РФ).

Таким образом, этот вид договоров можно рассматривать как отдельное явление, урегулированное правом. При этом в указанном правовом институте наличествуют определенные публично-правовые элементы (нормативно-правовое регулирование, цель, предмет, субъективный состав, процедуры заключения и изменения договорных условий, возможность одностороннего отказа от обстоятельств и ответственность сторон)⁸.

Как было отмечено выше, опираясь на понятие договора, мы можем исследовать некоторые особенности частноправовых договоров, рассматриваемых как один из основных регуляторов в морском праве, являющихся примером унификации правового регулирования, центральным институтом которых принято считать договор морской перевозки грузов. Согласно ему перевозчик берет на себя обязательство доставить груз из одного порта в другой и выдать его получателю, уполномоченному на его получение; отправитель берет на себя обязательство оплатить перевозку.

Изучение литературы позволяет говорить о том, что цивилисты рассматривают частноправовой договор применительно к морскому праву, опираясь на то, что в частном праве сегодня приоритетной считается воля юридического или физического лица, выраженная определенным образом, полагая, что основой при урегулировании их отношений и взаимодействии является принцип равенства субъектов — «раг

⁷ Гув А. Н. Постатейный комментарий к части первой Гражданского кодекса РФ // Система «Гарант». 2011. URL: <https://base.garant.ru/5694127> (дата обращения: 18.12.2022).

⁸ Макаренко Г. Н. Система гражданско-правовых договоров в целях обеспечения государственных нужд // Гражданское право. 2007. № 4. URL: <http://geum.ru/lav/index-16766.php> (дата обращения: 18.12.2022).

in parem imperium non habet» («равный не обладает властью над равным»).

При этом частное морское право регулирует те отношения, которые не предполагают у их участников власти, а заключенные договоры при этом будут иметь юридическое значение, они обеспечены защитой судебных органов, признаны всеми государствами, которые также определяют их как собственную норму-веле-ние⁹.

Большой вклад в изучение этой сферы внесен такими учеными, как В. Н. Борисов, Н. В. Власова, Н. Г. Доронина, В. П. Звекон, А. А. Кумаритова, Т. П. Лазарева, А. Л. Маковский, Н. И. Марышева, О. В. Муратова, Л. А. Трахтенгерц, И. О. Хлестова, М. П. Шестакова, А. И. Щукин¹⁰.

Особенно полно исследована проблематика, связанная с заключением и особенностями применения договоров морской перевозки грузов и связанных с ними договоров (агентирования, буксировки и др.). Указанные темы изучены российскими цивилистами, в числе которых мы можем назвать таких, как А. Г. Калпина, Е. И. Каминская, А. Л. Маковский, С. А. Гуреев, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский¹¹. Именно они сформировали современное понимание и помогли понять суть и природу договора, заключенного с целью морской перевозки грузов, а также основные особенности и черты правоотношений в данной сфере. Результаты трудов указанных авторов в различных видах учтены законодателем при принятии норм, регламентирующих указанную сферу правоотношений.

А. С. Скариндов посвящает договорным отношениям, вытекающим из практики эксплуатации морского транспорта, отдельную главу учебника, классифицируя их по сферам деятель-

ности — договоры морской перевозки грузов, пассажиров, фрахтования, буксировки, морского страхования, посредничества и агентирования¹².

Часть проведенных в данной области исследований тесно связана с принятием в 1999 г. Кодекса торгового мореплавания РФ¹³ (далее — КТМ РФ). Было проведено много изысканий, посвященных разным аспектам правового регулирования внешнеэкономических сделок, которые в основном были направлены на решение проблем общетеоретического характера. К сожалению, они не затрагивали актуальную тогда проблематику, которая касалась особенностей применения норм международного и национального права в сфере перевозки морских грузов. Недостаточно внимания было уделено также Принципам международных коммерческих договоров. Почти не исследованы были вопросы природы отношений, которые возникали после заключения договоров линейной морской перевозки грузов. Была мало изучена роль норм публичного права в регулировании частноправовых отношений, складывающихся в сфере перевозки морских грузов.

В дальнейшем, с накоплением опыта применения норм права, исследователи стали говорить о практическом применении теоретических наработок в сфере морского права с регулированием отношений частноправовыми договорами.

Так, Д. В. Ушаков отмечает, что проведенный им анализ правовой природы системы, включающей в себя договоры морской перевозки грузов, позволяет сделать вывод о том, что при переходе от одного элемента к другому (рейсовый чартер — тайм-чартер — бербоут-чартер) в них становится меньше элементов, связанных с договорами морской перевозки грузов,

⁹ Савченко М. И. Морское право. Минск, 2011. 313 с. URL: <https://e-catalog.nlb.by/Record/BY-NLB-br0000655801> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁰ Международное частное право : учебник / В. Н. Борисов, Н. В. Власова, Н. Г. Доронина [и др.] ; отв. ред. Н. И. Марышева. 4-е изд., перераб. и доп. М. : ИЗиСП при Правительстве РФ ; Контракт, 2018. URL: <https://edu.garant.ru/books/jurist/2> (дата обращения: 18.12.2022).

¹¹ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: общие положения. М., 1998 ; Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права. М., 1972 ; Калпин А. Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1989 ; Каминская Е. И. Ответственность морского перевозчика за девиацию и нарушение сроков доставки : дис. ... канд. юрид. наук. М., 1991 ; Маковский А. Л. Международное частное морское право (понятие и источники). М., 1974.

¹² Скариндов А. С. Морское право : учебник для магистров. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2020. С. 590–611.

¹³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.12.2022) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

и становится больше от такого института, как договор аренды. В этой связи он констатирует перемены в отношениях между сторонами договора, иными становятся издержки и риски их деятельности, направленной на обеспечение перевозки морского груза¹⁴.

Автор предлагает некоторые практические варианты применения норм права. Так, целесообразно, помимо национальных и международных обычаев для регулирования основных вопросов заключения, действительности, толкования и исполнения договора, применять Принципы международных коммерческих договоров УНИДРУА, с учетом того, как их понимают стороны договора. При этом стороны должны учитывать, что указанные принципы действуют в том случае, если не затронуты императивные нормы права.

Интересна точка зрения А. А. Поваляева, который также придерживается позиции, согласно которой госконтракты на морскую перевозку грузов — отдельная самостоятельная тема, в которой необходимо предусмотреть совершенствование действующего законодательства и практику его применения¹⁵. Автор предлагал разработать и применять типовые формы перевозки морских грузов, и сегодня мы можем найти таковые, например, на официальном сайте АО «Мурманский морской рыбный порт»¹⁶.

Как отдельное направление можно рассматривать исследование вопросов обес-

печения исполнения договорных денежных обязательств в морских частноправовых отношениях, поскольку авторы считают, что морской арест, морские залоги и ипотeki являются самостоятельными правовыми институтами, сходными с гражданско-правовыми, но и обладающими очевидными отличительными признаками. Они объясняют это правовым своеобразием применяемых обеспечительных мер, что, в свою очередь, является следствием специфики содержания международных морских правоотношений и особой ролью в них морского судна¹⁷.

Таким образом, можно констатировать, что в российской науке достаточно научных исследований, которые затрагивают проблемы, связанные с установлением норм торгового морского права, их толкованием и применением в части, касающейся частноправового договора как регулятора в морском праве.

Анализ тенденций в науке в последнее десятилетие позволяет нам говорить о том, что основные вопросы, актуальные в сфере частноправового договорного регулирования в морском праве, можно определить как:

- 1) общетеоретические, направленные на исследование вопросов цивилистической школы международного частного права¹⁸, унификацию международного частного права¹⁹, источниковой основы международного частного права²⁰ и т.п. глобальные темы;

¹⁴ Ушаков Д. В. Правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 2004. URL: <https://www.dissercat.com/content/pravovye-problemy-regulirovaniya-morskikh-perevozok-gruzov/read> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁵ Поваляев А. А. Морская перевозка грузов для государственных нужд : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Владивосток, 2009. URL: <https://www.dissercat.com/content/morskaya-perevozka-gruzov-dlya-gosudarstvennykh-nuzhd> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁶ Типовые формы договоров Мурманского морского рыбного порта // URL: <http://mmrp.ru/services/tipovye-formy-dogovora> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁷ Кутузов И. М. Обеспечительные меры по договорным денежным обязательствам в морских частноправовых отношениях // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3 (79). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obespechitelnye-meru-po-dogovornym-denezhnym-obyazatelstvam-v-morskikh-chastnopravovykh-otnosheniyah> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁸ Марышева Н. И., Лазарева Т. П., Власова Н. В. Цивилистическая школа международного частного права // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2015. № 5 (54). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsivilisticheskaya-shkola-mezhdunarodnogo-chastnogo-prava> (дата обращения: 18.12.2022).

¹⁹ Иванова Т. А. Процесс унификации в международном частном праве: общая характеристика, правовое регулирование // Вестник СГЮА. 2019. № 4 (129). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/protsess-unifikatsii-v-mezhdunarodnom-chastnom-prave-obschaya-harakteristika-pravovoe-regulirovanie> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁰ Стригунова Д. П. К вопросу об источниках международного частного права Российской Федерации // Вестник Московского университета МВД России. 2020. № 8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/>

- 2) частные, касающиеся отдельных, узкоспециальных проблем, в том числе вновь сформированные в связи с развитием общества, появлением абсолютно новых форм, например цифровизацией общественных отношений:
- трансграничные частноправовые отношения, складывающиеся в мировом сообществе в связи с развитием цифровой экономики²¹;
 - интеграционные процессы, направленные на гармонизацию частноправовых норм в международном судоходстве²²;
 - специальные средства охраны права, признанные международным частным правом в качестве принудительных мер²³.

Наряду с теоретическими исследованиями и особенностями практики их реализации, мы можем констатировать в практике применения рассматриваемых нами норм права относительно устойчивый период, который завершился с началом мирового кризиса и пандемии, поставившими весь мир в новые условия формирования практики применения норм анализируемой отрасли права.

Юристы-практики говорят о том, что, безусловно, обострение международной политической ситуации после 22 февраля 2022 г., введение санкций и ограничительных мер против РФ и ее граждан оказывают серьезное влияние на экономическую обстановку в стране и гражданский оборот.

Следовательно, при наступлении определенных условий рассматриваемые обстоятельства могут быть признаны основанием для

изменения и для прекращения договоров, в том числе:

- 1) для изменения или расторжения договора согласно ст. 451 ГК РФ в связи с существенным изменением обстоятельств;
- 2) для прекращения договора согласно ст. 416, 417 ГК РФ в связи с невозможностью его исполнения²⁴.

Рассматривая вопрос о том, что на сегодняшний день представляется актуальным на практике, мы можем констатировать, что практикующие юристы озвучивают проблематику, касающуюся прекращения обязательства с контрагентом, говоря, например, о невозможности исполнения договора из-за санкционных ограничений (например, в том случае, если иностранным поставщиком товар больше не поставляется).

Они предлагают в этом случае обратиться к ст. 417 ГК РФ²⁵ о юридической невозможности исполнения договора и направить контрагенту уведомление, содержащее информацию о том, что обязательство прекращено в связи с невозможностью его исполнения, указав дату и причины, в связи с которыми исполнение невозможно. К уведомлению должны прилагаться доказательства — ссылки на акты государственных органов иностранных государств о введении санкций или нормативные акты Российской Федерации о принятии ею контрмер.

Сложности остаются, если договор заключен между контрагентами — российскими лицами. Прекращение обязательства в этом случае невозможно, поскольку условием будет

n/k-voprosu-ob-istochnikah-mezhdunarodnogo-chastnogo-prava-rossiyskoy-federatsii (дата обращения: 18.12.2022).

²¹ Пирцхалава Х. Д. О некоторых аспектах правового регулирования трансграничных частноправовых отношений в условиях развития сетевого общества // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. 2019. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-nekotoryh-aspektah-pravovogo-regulirovaniya-transgranichnyh-chastnopravovyh-otnosheniy-v-usloviyah-razvitiya-setevogo-obschestva> (дата обращения: 18.12.2022).

²² Бразовская Я. Е., Желонкин С. С. Работа интеграционных объединений, направленная на гармонизацию частноправовых норм в области международного судоходства // Юридическая наука. 2019. № 10. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rabota-integratsionnyh-obedineniy-napravennaya-na-garmonizatsiyu-chastno-pravovyh-norm-v-oblasti-mezhdunarodnogo-sudohodstva> (дата обращения: 18.12.2022).

²³ Шлюндт Н. Ю. К вопросу о частноправовых реторсиях // Ленинградский юридический журнал. 2013. № 2 (32). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-chastnopravovyh-retorsiyah> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁴ Энциклопедия решений. Изменение и прекращение договора в связи с антироссийскими санкциями, введенными после 22 февраля 2022 г. // Информационно-правовая система «Гарант». Сентябрь 2022. URL: <https://base.garant.ru/58075159/#friends> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁵ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2022) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

обязательное участие в правоотношении российского импортера и зарубежного производителя. Здесь можно говорить о фактической невозможности исполнения этого обязательства согласно ст. 416 ГК РФ. Но поскольку санкции носят временный характер, ссылка на ст. 416 ГК РФ будет недостаточной, и возникает необходимость получения сертификата ТПП РФ о наступлении форс-мажора и возможности требовать от контрагента освобождения от ответственности за неисполнение рассматриваемого обязательства²⁶.

Проведенный нами анализ международной и российской судебной практики позволяет констатировать следующее.

В настоящее время SCC на его официальном сайте можно найти правила ведения споров с подсанкционными лицами («Правила SCC»)²⁷.

6 апреля 2022 г. SCC заявил о том, что проведен анализ санкций, принятых ЕС относительно арбитража, при этом основные положения из Правил SCC звучат следующим образом:

1. SCC является нейтральной, независимой, неполитической и беспристрастной площадкой, используемой для разрешения возникающих споров.

2. Объективность процесса всегда неизменна.

3. Обеспечиваются гарантии равного отношения к сторонам спора.

4. Российские лица не ущемляются в правах на участие в арбитраже, даже находясь под санкциями, при этом они:

— ставят SCC в известность о возникшем споре до того, как подан запрос на арбитраж, для того чтобы была возможность принятия всех необходимых административных мер;

— могут подать заявление (если оно подается юридическим лицом) на дачу им разрешения на перевод денежных средств в SCC перед тем, как направят просьбу об арбитраже (в Шведский национальный совет по торговле (Sw. Kommerskollegium), а при

подаче заявления физическим лицом — в Шведское агентство социального страхования (Sw. Försäkringskassan);

— оплачивают регистрационный или авансовый сбор на расходы после рассмотрения их заявления²⁸.

Полагаем необходимым учитывать также тот факт, что отношения, складывающиеся в сфере торгового мореплавания, весьма специфичны, занимают самостоятельное место в системе российского частного права, что обусловлено рядом причин²⁹:

1) это максимально открытая отрасль, которая подвержена влиянию иностранных правовых систем;

2) в данной сфере действует система правовых актов, которая очень своеобразна, поскольку аккумулирует институты, не имеющие аналогов в иных отраслях права (так, например, применяется традиционный источник — КТМ РФ, но вместе с ним и Йорк-Антверпенские правила, которые представляют собой свод обычаев, дающих возможность распределить убытки по общей аварии);

3) в отрасли наличествуют специфические термины и особые документы, также не имеющие аналогов;

4) судьи должны обладать специфическими знаниями (отношения, связанные с перевозкой, с вопросами строительства, купли-продажи, регистрации судов, арендой, управлением судами, морским страхованием и т.д.), рассматривая дела указанной отрасли, при этом далеко не все регионы обеспечены так называемыми «транспортными» судебными составами. Например, в Арбитражном суде г. Москвы действует только один судебный состав, который специализируется на рассмотрении дел, связанных с морской перевозкой грузов, в том числе и международной;

5) если спор рассматривается в арбитражном суде Российской Федерации, это влечет за

²⁶ Анненкова К. Выход из договорных отношений после введения санкций // Адвокатская газета. 06.04.2022. URL: <https://www.advgazeta.ru/ag-expert/advice/vykhod-iz-dogovornykh-otnosheniy-posle-vvedeniya-sanktsiy> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁷ Санкции ЕС // Официальный сайт SCC. URL: <https://sccarbitrationinstitute.se/en/resource-library/eu-sanctions> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁸ Обзор влияния санкций иностранных государств и ответных мер РФ на решение споров и позиции российских судов // Юридическая фирма Nektorov, Saveliev & Partners (NSP). 02.09.2022. URL: <https://sanctions.nsplaw.com/arbitrage-practice> (дата обращения: 18.12.2022).

²⁹ Архипова А. Морские споры и судебная практика // Новая адвокатская газета. 2009. № 19 (060). URL: <https://www.advgazeta.ru/pechatnaya-ag/60> (дата обращения: 18.12.2022).

собой необходимость организовать ведение документооборота таким образом, чтобы у стороны спора была возможность подтвердить существенные для нее обстоятельства и представить суду надлежаще оформленные письменные доказательства.

Следует также отметить тот факт, что очевидной сложностью для судей при рассмотрении указанной категории дел будет, с учетом их высокой загруженности, отсутствие у них специальных познаний в области морского права, что увеличит время, затраченное судом на то, чтобы разобраться в нюансах рассматриваемого дела.

При этом закономерен прогноз, что в регионах не будут создаваться специализированные составы, поскольку процент такого рода дел весьма невысок.

Решение данной проблемы может крыться в возможности передачи морских споров при их возникновении Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате.

Следует констатировать, что Российская судебная практика (с учетом санкционных осложнений) пошла по следующим направлениям:

1. В мае 2022 г. было принято решение об отмене обеспечительных мер ввиду того, что страна ответчика была внесена в перечень недружественных (дело № А05-372/2022)³⁰.

Истец (российская компания) просила о принятии обеспечительных мер в виде приостановки исполнения решения, которое оспаривается ФНС, до вступления судебного решения в силу. Требование истца судом удовлетворено.

Ответчик (ФНС) направила обращение в суд с просьбой об отмене обеспечительных мер, пояснив, что учредитель и единственный партнер заказчика услуг — норвежская компания, страна, а Норвегия находится в списке недружественных стран. В этой связи истцу сложно проводить финансовые взаиморасчеты с единственным учредителем, а с учетом закрытия воздушного пространства и исполнять обязательства по доставке членов экипажа, как следствие — истец теряет единственный источник дохода.

Суд сделал выводы о том, что ФНС представлены доказательства, которые свидетельствуют о существенном ухудшении финансового положения компании-истца, что нарушает принцип применения обеспечительных мер (*status quo*) и создает угрозу исполнения оспариваемого ненормативного правового акта в случае, если будет получен отказ в удовлетворении требований, заявленных истцом. В этой связи обеспечительные меры судом отменены.

2. В сентябре 2022 г. АС Московской области было признано, что основанием для расторжения договора является «введение ограничительных мер дискриминационного характера», поскольку существенно изменились обстоятельства (дело № А41-13431/22)³¹. Суд признал доводы истца существенными — рост цен из-за изменения политической обстановки и в этой связи необходимость поиска другого поставщика и отсутствие возможности исполнения договора на прежних условиях.

Можно сделать вывод, что новые ограничения, возникшие в связи с введением санкций, являются беспрецедентными и масштабными, они затрагивают все сферы бизнеса, что влечет за собой изменения договоров или невозможность их исполнения. Судебная практика рассмотрения споров, возникающих в этой связи, еще не сформирована, но этот процесс идет.

По мнению Ю. Аксенова, с учетом позиций Верховного Суда РФ, а также актов, принятых в период пандемии, не стоит ожидать массового расторжения договоров путем обращения в суды. Как примеры споров, где суд уже признал введенные ограничения основанием для расторжения договора, эксперт приводит дела № А41-13431/2022 и № А41-8371/2022, в которых обосновывали свои обращения повышением цен. Суд признал их доводы обоснованными и счел возможным применение нормы о существенном изменении обстоятельств³².

Таким образом, сегодня идет процесс формирования новых отношений, складывающихся в процессе применения частноправового договора как одного из способов регулирования

³⁰ Решение Арбитражного суда Архангельской области от 18.05.2022 по иску ООО «Морское кадровое агентство «Вилсон», Архангельск» к Инспекции Федеральной налоговой службы по г. Архангельску // URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/QRX6fwkxawYj> (дата обращения: 18.12.2022).

³¹ Постановление Десятого арбитражного апелляционного суда от 20.09.2022 № 10АП-8355/2022 по делу № А41-13431/2022 // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=dos;base=MARB;n=2340821#VHABIOTsXxRzHr991> (дата обращения: 18.12.2022).

³² Аксенов Ю. Расторгнуть договор из-за санкций: пути и перспективы // Право.ру. Спецвыпуск: Литигация. 20.06.2022. URL: <https://pravo.ru/story/240730> (дата обращения: 18.12.2022).

в международном морском праве, с учетом новых геополитических реалий — санкционного режима, ограничений и созданных с их помощью противоречий и трудностей. В рамках данного процесса реформируется действующее законодательство. Процесс реформирования продиктован необходимостью обеспечения целостности и защищенности Российской Федерации.

Проведенный нами анализ позволяет говорить о том, что законодательство, во-первых, реформируется на федеральном уровне:

1. Внесены изменения в КТМ РФ, направленные на обеспечение безопасности государства³³.

В соответствии с новыми нормами права, те морские суда, которые осуществляют плавание во внутренних морских водах Российской Федерации под флагами иностранных государств, автоматически приходят к тому, что они обязаны соблюдать действующее российское законодательство и правила плавания во внутренних морских водах Российской Федерации, которые устанавливаются Правительством РФ. Данные правила принимаются с учетом интересов безопасности и обороноспособности России и с целью обеспечения защиты и сохранения морской среды.

Кроме того, по-новому законодателем урегулирована сфера, которая включает оказание услуг судами ледокольного флота, а также закрепляет вопросы утверждения правил радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы, вопросы, касающиеся установления порядка присвоения позывного сигнала и номера избирательного вызова судовой станции, а также присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи.

2. В части изменений, вносимых в КТМ РФ (дополнение статьей 5.2 и изменение редакции ст. 21), уточнены полномочия федераль-

ных органов исполнительной власти в области осуществления радиосвязи на море.

Так, Минтранс России наделяется полномочием утверждать по согласованию с Министерством цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (Минцифры России) правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы. Минцифры России будет устанавливать порядок присвоения позывного сигнала судовой станции и номера избирательного вызова судовой станции, а также по согласованию с Минтрансом — порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи. Разрешения на судовую радиостанцию также будет выдавать Минцифры России (вместо Роскомнадзора). Кроме того, Федеральным законом от 28.06.2022 № 194-ФЗ вносятся изменения в ст. 5.1 КТМ РФ в части, касающейся ледокольной проводки судов, а именно: исключается слово «атомный» из описания ледокольных судов, при этом добавляется пункт, согласно которому услуга по проводке судна и иные услуги, которые оказываются судами ледокольного флота, имеющими право плавания под государственным флагом России³⁴.

3. Расширены полномочия Росатома по управлению судоходством на Северном морском пути (СМП). Принят нормативный акт³⁵, изменения которого направлены на изменения разрешительного порядка плавания в акватории СМП. Новая процедура позволит обеспечить безопасность судоходства по СМП с учетом климатических изменений в условиях повышения интенсивности судоходства по СМП, увеличения размеров и грузоподъемности судов.

4. Урегулированы вопросы перераспределения полномочий и основных функций по организации плавания судов в акватории СМП, обеспечению безопасности мореплавания, защите морской среды от загрязнения акватории

³³ Обзор изменений Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ. Материал подготовлен специалистами АО «КонсультантПлюс» // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76259/ (дата обращения: 18.12.2022).

³⁴ Федеральный закон от 28.06.2022 № 194-ФЗ «О внесении изменений в статью 14.2 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» и Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>. 28.06.2022.

³⁵ Федеральный закон от 28.06.2022 № 184-ФЗ «О внесении изменений в статью 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>. 28.06.2022.

СМП с судов; централизации полномочий по управлению СМП и организации судоходства в его акватории в целях их осуществления таким субъектом, как Госкорпорация «Росатом».

При этом в понятие «централизованное управление» также включены такие элементы, как организация мониторинга движения судов, использование судов ледокольного флота, предоставление информации о гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке в конкретный момент времени, оказание содействия в организации проведения операций по ликвидации последствий загрязнения акватории опасными и вредными веществами, нефтью и нефтепродуктами.

5. Установлены новые правила, которые определяют особенности плавания во внутренних морских водах России³⁶. Новые нормы определяют, что для судов под флагами иностранных государств Правительство РФ устанавливает правила плавания во внутренних морских водах Российской Федерации. При этом данные субъекты обязаны соблюдать действующее законодательство и правила плавания во внутренних морских водах Российской Федерации.

Во-вторых, обновлены ведомственные нормы³⁷:

1. Касающиеся буксировки. 31 мая 2022 г. был опубликован приказ Минтранспорта РФ³⁸, устанавливающий нормативный порядок буксировки судна либо иного плавучего объекта на определенное расстояние либо для маневров на акватории порта. Требования обязательны к исполнению независимо от того, выполняется ли планирование осуществления буксировки на основании договора или договор не заключался.

2. Касающиеся правил плавания и стоянки судов в морских портах. С 1 сентября 2022 г.

применяются актуализированные Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним³⁹. Новые Общие правила обязательны для исполнения экипажами судов независимо от их флага и прав на них, а также физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морских портах РФ и на подходах к ним. Обязательное действие правил распространяется на суда независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также на физических и юридических лиц, выполняющих работы в морских портах и на подходах к ним. Правила захода в морские порты и выхода из них не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда, суда для транспортного обслуживания и обеспечения безопасности объектов государственной охраны, а также на другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы. В приложении к новым Общим правилам приводится перечень документов для оформления прихода судна в морской порт и выхода из него, утверждена новая форма разрешения, дающего право выхода судна из порта.

3. Касающиеся квалификационных требований к экипажу судна. С 1 сентября 2022 г. установлен новый порядок, предусматривающий аттестацию капитанов судов внутреннего плавания⁴⁰. В соответствии с ним аттестации подлежат капитаны пассажирских судов или наливных судов, которые осуществляют перевозки опасных грузов, включая суда, буксирующие либо толкающие другие наливные несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов, с главными двигателями мощностью более чем 550 кВт. Приказом утверждены также:

³⁶ Федеральный закон от 28.06.2022 № 194-ФЗ.

³⁷ Опубликованы новые нормативные правовые акты в сфере торгового мореплавания // Корабел.ру. 07.07.2022. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/opublikovany_novye_normativno-pravovye_aktu_v_sfere_torgovogo_moreplavaniya.html (дата обращения: 18.12.2022).

³⁸ Приказ Минтранспорта РФ от 16.05.2022 № 179 «Об утверждении Правил буксировки» (зарегистрирован в Минюсте России 31.05.2022 № 68645) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>. 31.05.2022.

³⁹ Приказ Минтранспорта России от 12.11.2021 № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (зарегистрирован в Минюсте России 01.06.2022 № 68677) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>. 01.06.2022.

⁴⁰ Приказ Минтранспорта России от 12.11.2021 № 393 «Об утверждении Положения об аттестации капитанов судов внутреннего плавания» (зарегистрирован в Минюсте России 01.06.2022 № 68697) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>. 02.06.2022.

перечень необходимых документов и порядок их рассмотрения и подачи, порядок проведения аттестации аттестационной комиссией Росморречфлота, порядок выдачи свидетельства об аттестации.

Следует согласиться с мнением А. А. Карцхия о том, что сегодня происходит серьезная перестройка общепринятых правовых институтов, которые закрепляют модели поведения и правила взаимодействия, и невозможно предположить, какими будут последствия.

Полагаем, что в этой связи существует необходимость разработки и создания в структуре российского права системы «антисанкционно-го» законодательства. Возможно, это способ, который даст возможность противодействовать экономическим санкциям и другим ограничениям со стороны недружественных государств⁴¹.

Следует отметить, что достаточно много мероприятий в данной сфере уже реализовано. В частности, мы можем обозначить такие, как кредитные каникулы, меры по поддержке предпринимателей, меры по созданию полноценного импортозамещения, разнообразные меры в налоговой сфере — освобождение от налогов, оплата налогов на прибыль в зависимости от реальной прибыли и другие, а также ответные санкции Российской Федерации. Охвачено довольно много сфер: сельское хозяйство, ИТ-технологии, молодежная политика,

банковская деятельность, малое и среднее предпринимательство и пр.

Аналогичного подхода требует и сфера международного морского права, в том числе в части, касающейся частноправовых договоров.

Таким образом, рассмотрев основные особенности частноправового договора как одного из способов регулирования в международном морском праве, можно сделать ряд выводов:

1. Частноправовой договор в рассматриваемой сфере — это самостоятельное правовое явление, обусловленное общетеоретическим понятием «гражданско-правовой договор», но применяемое в самостоятельной отрасли права, центральным институтом которого является договор морской перевозки грузов.

2. В настоящее время формируется новый блок норм действующего законодательства в изучаемой нами сфере в связи с глобальными переменами в геополитической ситуации в мире.

3. Судебная практика применения вновь создающихся норм формируется противоречиво и сложно. В этой связи целесообразным является объединение мер, направленных на создание антисанкционного законодательства, в единую стратегию, которая поэтапно позволит реализовывать указанную сферу государственной политики на глобальном, системном уровне, обеспечив независимость Российской Федерации во всех сферах экономики и промышленности.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Аксенов Ю. Расторгнуть договор из-за санкций: пути и перспективы // Право.ру. — Спецвыпуск: Литигация. — 20.06.2022. — URL: <https://pravo.ru/story/240730>.
2. Анненкова К. Выход из договорных отношений после введения санкций // Адвокатская газета. — 06.04.2022. — URL: <https://www.advgazeta.ru/ag-expert/advice/vykhod-iz-dogovornykh-otnosheniy-posle-vvedeniya-sanktsiy>.
3. Архипова А. Морские споры и судебная практика // Новая адвокатская газета. № 19 (060). — Октябрь 2009. — URL: <https://www.advgazeta.ru/pechatnaya-ag/60>.
4. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: общие положения. — М., 1998 г. 682 с.
5. Бразовская Я. Е., Желонкин С. С. Работа интеграционных объединений, направленная на гармонизацию частноправовых норм в области международного судоходства // Юридическая наука. — 2019. — № 10.
6. Гув А. Н. Постатейный комментарий к части первой Гражданского кодекса РФ // Система «Гарант». — 2011. — URL: <https://base.garant.ru/5694127>.
7. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права. — М., 1972. — 224 с.
8. Договор как общеправовая ценность : монография / В. Р. Авхадеев, В. С. Асташова, Л. В. Андриченко [и др.]; ИЗИСП при Правительстве РФ. — М. : Статут, 2018. — 381 с.

⁴¹ Карцхия А. А. Режим санкций: правовой аспект публичного и частноправового регулирования // Мониторинг правоприменения. 2022. № 2 (43). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rezhim-sanktsiy-pravovoy-aspekt-publichnogo-i-chastnopravovogo-regulirovaniya> (дата обращения: 18.12.2022).

9. *Иванова Т. А.* Процесс унификации в международном частном праве: общая характеристика, правовое регулирование // Вестник СГЮА. — 2019. — № 4 (129).
10. *Калпин А. Г.* Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. — М., 1989. — 401 с.
11. *Каминская Е. И.* Ответственность морского перевозчика за девиацию и нарушение сроков доставки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. — М., 1991. — 21 с.
12. *Карцхия А. А.* Режим санкций: правовой аспект публичного и частноправового регулирования // Мониторинг правоприменения. — 2022. — № 2 (43).
13. *Кашанина Т. В.* Частное право : учебник. — М. : Эксмо, 2009. — 494 с.
14. *Кутузов И. М.* Обеспечительные меры по договорным денежным обязательствам в морских частноправовых отношениях // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). — 2021. — № 3 (79).
15. *Макаренко Г. Н.* Система гражданско-правовых договоров в целях обеспечения государственных нужд // Гражданское право. — 2007. — № 4.
16. *Маковский А. Л.* Международное частное морское право (понятие и источники). — М., 1974. — 72 с.
17. *Марышева Н. И., Лазарева Т. П., Власова Н. В.* Цивилистическая школа международного частного права // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2015. — № 5 (54).
18. *Международное право : учебник / отв. ред. А. Н. Вылегжанин.* — М. : Высшее образование ; Юрайт-издат, 2009. — 1012 с.
19. *Международное частное право : учебник / В. Н. Борисов, Н. В. Власова, Н. Г. Доронина [и др.] ; отв. ред. Н. И. Марышева.* — 4-е изд., перераб. и доп. — М. : ИЗИСП при Правительстве РФ ; Контракт, 2018. — 848 с.
20. *Пирцхалава Х. Д.* О некоторых аспектах правового регулирования трансграничных частноправовых отношений в условиях развития сетевого общества // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. — 2019. — № 2.
21. *Поваляев А. А.* Морская перевозка грузов для государственных нужд : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. — Владивосток, 2009.
22. *Попондопуло В. Ф.* Договор — средство частноправового регулирования // Вестник СПбГУ. Серия 14, Право. — 2009. — № 3.
23. *Савченко М. И.* Морское право. — Минск, 2011. — 313 с.
24. *Скаридов А. С.* Морское право : учебник для магистров. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Юрайт, 2020. — 647 с.
25. *Сморгунова М. Е.* Обязательственное право и обязательство: проблемы терминологии в гражданском праве и законодательстве // Гражданское право. — 2008. — № 2.
26. *Стригунова Д. П.* К вопросу об источниках международного частного права Российской Федерации // Вестник Московского университета МВД России. — 2020. — № 8.
27. *Талалаев А. Н.* Право международных договоров. Т. 1 : Общие вопросы / отв. ред. Л. Н. Шестаков. — М. : Зерцало, 2011. — 280 с.
28. *Талалаев А. Н.* Право международных договоров. Т. 2 : Действие и применение договоров. Договоры с участием международных организаций / отв. ред. Л. Н. Шестаков. — М. : Зерцало, 2011. — 504 с.
29. *Ушаков Д. В.* Правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. — М., 2004. — 21 с.
30. *Шлюндт Н. Ю.* К вопросу о частноправовых реторсиях // Ленинградский юридический журнал. — 2013. — № 2 (32).

Материал поступил в редакцию 11 января 2023 г.

REFERENCES

1. Aksenov Yu. Rastorgnut dogovor iz-za sanktsiy: puti i perspektivy [To terminate the contract due to sanctions: ways and prospects]. *Special Issue: Litigation*. Available at: <https://pravo.ru/story/240730> [Accessed 20.06.2023].
2. Annenkova K. Vykhod iz dogovornykh otnosheniy posle vvedeniya sanktsiy [Withdrawal from contractual relations after the imposition of sanctions]. *Advokatskaya gazeta* [Internet]. Available at: <https://www.>

- advgazeta.ru/ag-expert/advices/vykhod-iz-dogovornykh-otnosheniy-posle-vvedeniya-sanktsiy [Accessed 06.04.2023]. (In Russ.).
3. Arkhipova A. Morskie spory i sudebnaya praktika xMaritime disputes and judicial practice]. *Novaya advokatskaya gazeta*. 2009;19(060). Available at: <https://www.advgazeta.ru/pechatnaya-ag/60>. (In Russ.).
 4. Braginskiy MI, Vitryanskiy VV. Dogovornoe pravo: obshchie polozheniya [Contract law: general provisions]. Moscow; 1998. (In Russ.).
 5. Brazovskaya YaE, Zhelonkin SS. Rabota integratsionnykh obedineniy, napravlenaya na garmonizatsiyu chastnopravovykh norm v oblasti mezhdunarodnogo sudokhodstva [The work of integration associations aimed at the harmonization of private law norms in the field of international shipping]. *Juridicheskaya nauka*. 2019;10. (In Russ.).
 6. Guev AN. Postateynny kommentariy k chasti pervoy Grazhdanskogo kodeksa RF [Article-by-article commentary to part one of the Civil Code of the Russian Federation]. Garant Law Reference System. Available at: <https://base.garant.ru/5694127>. (In Russ.).
 7. Gureev SA. Kollizionnye problemy morskogo prava [Conflict of laws problems of the law of the sea]. Moscow; 1972. (In Russ.).
 8. Avkhadeev VR, Astashova VS, Andrichenko LV, et al. Dogovor kak obshchepравovaya tsennost: monografiya [Contract as a general legal value]. IZiSP under the Government of the Russian Federation. Moscow: Statut Publ.; 2018. (In Russ.).
 9. Ivanova TA. Protsess unifikatsii v mezhdunarodnom chastnom prave: obshchaya kharakteristika, pravovoe regulirovanie [The process of unification in private international law: general characteristics, legal regulation]. *Vestnik of Saratov State Law Academy*. 2019;4(129). (In Russ.).
 10. Kalpin AG. Dogovor frakhtovaniya sudna (charter) kak institut morskogo prava: teoreticheskie i prakticheskie problemy: dis. ... d-ra yurid. nauk: 12.00.03 [Vessel chartering agreement (charter) as an institute of maritime law: theoretical and practical problems: Doctoral Dissertation]. Moscow; 1989. (In Russ.).
 11. Kaminskaya EI. Otvetstvennost morskogo perevozchika za deviatsiyu i narushenie srokov dostavki: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk: 12.00.03 [Responsibility of the sea carrier for deviation and violation of delivery terms: Author's Abstract]. Moscow; 1991(In Russ.).
 12. Kartschiya AA. Rezhim sanktsiy: pravovoy aspekt publicnogo i chastnopravovogo regulirovaniya [The sanctions regime: the legal aspect of public and private law regulation]. *The Monitoring of Law Enforcement Journal*. 2022;2(43). (In Russ.).
 13. Kashanina TV. Chastnoe pravo: uchebnik [Private law]. Moscow: Eksmo Publ.; 2009. (In Russ.).
 14. Kutuzov IM. Obespechitelnye mery po dogovornym denezhnym obyazatelstvam v morskikh chastnopravovykh otnosheniyakh [Security measures on contractual monetary obligations in maritime private relations]. *Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*. 2021;3(79). (In Russ.).
 15. Makarenko GN. Sistema grazhdansko-pravovykh dogovorov v tselyakh obespecheniya gosudarstvennykh nuzhd [System of civil law contracts in order to ensure state needs]. *Grazhdanskoe pravo*. 2007;4. (In Russ.).
 16. Makovskiy AL. Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo (ponyatie i istochniki) [International private maritime law (concept and sources)]. Moscow; 1974. (In Russ.).
 17. Marysheva NI, Lazareva TP, Vlasova NV. Tsivilisticheskaya shkola mezhdunarodnogo chastnogo prava [Civilistic School of Private International Law]. *Journal of Foreign Legislation and Comparative Jurisprudence*. 2015;5(54). (In Russ.).
 18. Vylegzhanin AN (ed.). Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik [International law: textbook]. Higher education; Yurayt-izdat Publ.; 2009. (In Russ.).
 19. Borisov VN, Vlasova NV, Doronina NG et al. Marysheva NI (ed.). Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnik [Private international law]. 4th ed. Moscow: IZiSP; Kontrakt Publ.; 2018. (In Russ.).
 20. Pirtskhalava HD. O nekotorykh aspektakh pravovogo regulirovaniya transgranichnykh chastnopravovykh otnosheniy v usloviyakh razvitiya setevogo obshchestva [On some aspects of the legal regulation of cross-border private law relations in the context of the development of a network society]. *International Cooperation of the Eurasian States: Politics, Economics, Law*. 2019;2. (In Russ.).
 21. Povalyaev AA. Morskaya perevozka gruzov dlya gosudarstvennykh nuzhd: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk: 12.00.03 [Sea transportation of goods for state needs: Author's Abstract]. Vladivostok; 2009. (In Russ.).
 22. Popondopulo VF. Dogovor — sredstvo chastnopravovogo regulirovaniya [A contract is a means of private law regulation]. *Vestnik of Saint Petersburg University. Law*. 2009;3. (In Russ.).
 23. Savchenko MI. Morskoe pravo [Maritime law]. Minsk; 2011. (In Russ.).

24. Skaridov AS. Morskoe pravo: uchebnik dlya magistrrov [Maritime law: Textbook for Master Students]. 2nd ed. Moscow: Yurayt Publ.; 2020. (In Russ.).
25. Smorgunova ME. Obyazatelstvennoe pravo i obyazatelstvo: problemy terminologii v grazhdanskom prave i zakonodatelstve [Law of obligations and obligation: problems of terminology in civil law and legislation]. *Grazhdanskoe pravo*. 2008;2. (In Russ.).
26. Strigunova DP. K voprosu ob istochnikakh mezhdunarodnogo chastnogo prava Rossiyskoy Federatsii [To the question of sources of private international law of the russian federation]. *Vestnik of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2020;8. (In Russ.).
27. Talalaev AN. Pravo mezhdunarodnykh dogovorov. T. 1: Obshchie voprosy [The law of international treaties. Vol. 1: General issues]. Moscow: Zertsalo Publ.; 2011(In Russ.).
28. Talalaev AN. Pravo mezhdunarodnykh dogovorov. T. 2: Deystvie i primeneniye dogovorov. Dogovory s uchastiem mezhdunarodnykh organizatsiy [The law of international treaties. Vol. 2: Operation and application of contracts. Agreements with the participation of international organization]. Moscow: Zertsalo Publ.; 2011. (In Russ.).
29. Ushakov DV. Pravovye problemy regulirovaniya morskikh perevozok gruzov: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk: 12.00.03 [Legal problems of regulation of sea cargo transportation: Author's Abstract]. Moscow; 2004. (In Russ.).
30. Schlundt NYu. K voprosu o chastnopravovykh retorsiyakh [On the issue of private law retorsions]. *Leningrad Legal Journal*. 2013;2(32). (In Russ.).