

Д. В. Носов

Е. С. Терди

А. В. Устинова

Московский государственный юридический
университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
г. Москва, Российская Федерация

Международная конференция «Транспортные обязательства в условиях технологического развития»: памяти профессора А. Г. Калпина посвящается

Резюме. Статья представляет собой краткий обзор международной конференции «Транспортные обязательства в условиях технологического развития», проведенной 18 июня 2024 г. кафедрой гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) и посвященной памяти профессора А. Г. Калпина. В конференции приняли участие более 30 докладчиков — представителей ведущих университетов России, бизнеса и органов государственной власти. Проведение конференции было поддержано Фондом поддержки и развития информационных технологий и цифровизации экономики «Платформа цифровых долин», являющимся генеральным партнером проекта «Техноправо», реализуемого в рамках программы академического равенства «Приоритет-2030». В конференции участвовали четыре из пяти докторов наук, защитивших диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук по тематике транспортного права. В работе представлен обзор основных выступлений и докладов ведущих российских юристов по вопросам транспортного права в Российской Федерации. По итогам конференции было подчеркнуто, что многие проблемы транспортного права, выявленные профессором А. Г. Калпиным, до сих пор не решены. Это обстоятельство, а также стремительное технологическое развитие Российской Федерации обуславливают необходимость продолжения модернизации отечественного законодательства в области транспортного права, в том числе формирования новых правовых режимов в транспортной отрасли Российской Федерации.

Ключевые слова: Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА); профессор А. Г. Калпин; международная конференция; транспортные обязательства; технологическое развитие; цифровизация; обзор; беспилотные транспортные средства; наука; развитие транспортной отрасли

Для цитирования: Носов Д. В., Терди Е. С., Устинова А. В. Международная конференция «Транспортные обязательства в условиях технологического развития»: памяти профессора А. Г. Калпина посвящается. *Lex russica*. 2024. Т. 77. № 10. С. 144–152. DOI: 10.17803/1729-5920.2024.215.10.144-152

Благодарности. Исследование выполнено в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030».

The International Conference «Transport Obligations in the context of Technological Development» Dedicated to the Memory of Professor A.G. Kalpin

Dmitry V. Nosov

Ekaterina S. Terdi

Anzhelika V. Ustinova

Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Moscow, Russian Federation

Abstract. The paper is a brief overview of the international conference «Transport Obligations in the context of Technological Development» held on June 18, 2024 at Department of Civil Law of Kutafin Moscow State Law University (MSAL) and dedicated to the memory of Professor A.G. Kalpin. More than 30 speakers—representatives of leading Russian universities, business and government authorities—attended the conference. The conference was supported by the Digital Valleys Platform Foundation for the Support and Development of Information Technologies and Digitalization of the Economy, which is the general partner of the Technopravo project implemented within the framework of the Priority-2030 academic equality program. Four out of five Dr. Sci.—experts in transport law — attended the conference. The paper provides an overview of the main speeches and reports of leading Russian lawyers on transport law in the Russian Federation. Following the results of the conference, it was emphasized that many problems of transport law identified by Professor A. G. Kalpin have not yet been solved. This circumstance, as well as the rapid technological development of the Russian Federation, necessitates the continued modernization of domestic legislation in the field of transport law, including the formation of new legal regimes in the transport industry of the Russian Federation.

Keywords: Kutafin Moscow State Law University (MSAL); Professor A.G. Kalpin; international conference; transport obligations; technological development; digitalization; review; unmanned vehicles; science; development of the transport industry

Cite as: Nosov DV, Terdi ES, Ustinova AV. The International Conference «Transport Obligations in the context of Technological Development» Dedicated to the Memory of Professor A.G. Kalpin. *Lex russica*. 2024;77(10):144-152. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2024.215.10.144-152

Acknowledgements. The study was carried out within the framework of «Priority-2030» Strategic Academic Leadership Program.

Введение

18 июня 2024 г. в Университете имени О.Е. Кутафина (МГЮА) кафедрой гражданского права проведена международная конференция «Транспортные обязательства в условиях технологического развития», посвященная памяти профессора Александра Григорьевича Калпина, признанного специалиста в области гражданского, морского и транспортного права, заведующего кафедрой гражданского права Московской государственной юридической академии с 1993 по 1999 г. Александр Григорьевич — автор более 100 научных трудов, включая несколько монографий, учебников, а также комментариев к Кодексу торгового мореплавания РФ и Гражданскому кодексу РФ. Профессор также принимал активное участие в международных конференциях, направленных на разработку международных конвенций в области морского права.

С приветственным словом и пожеланием плодотворной работы конференцию открыл ректор Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), сопредседатель Ассоциации юристов России, заслуженный юрист РФ, профессор **Виктор Владимирович Блажеев**. Ректор отметил беспрецедентную значимость совершенствования в условиях технологического развития, в том числе внедрения квантовых технологий, российской транспортной системы, что требует адекватного правового регулирования. Дальнейшее развитие последнего возможно исключительно с учетом уже сложившейся парадигмы и доктрин, в разработке которых активнейшим образом принимал участие профессор Александр Григорьевич Калпин.

Первый проректор Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ, профессор **Инна Владимировна Ершова** в приветственной речи с большим теплом вспоминала Александра Григорьевича, жизнь которого

была подчинена служению долгу. Вот и последний день своей жизни, по воспоминаниям Инны Владимировны, Александр Григорьевич провел на работе, выступая в Российской академии интеллектуальной собственности в качестве официального оппонента на защите диссертации. Инна Владимировна поблагодарила всех участников международной конференции «Транспортные обязательства в условиях технологического развития», указав на то, что данное мероприятие представляет собой прекрасную возможность вспомнить профессора Калпина и продолжить его дело — развитие транспортного права.

Алексей Сергеевич Ландарь, генеральный директор Фонда поддержки и развития информационных технологий и цифровизации экономики «Платформа цифровых долин», в приветственном слове обратил внимание на то, что Россия входит в пятерку стран — лидеров цифровизации, играющей огромную роль и в управлении транспортом, в том числе беспилотным. Внедрение искусственного интеллекта уже сейчас повысило пропускную способность железнодорожного транспорта на 17 %. Поскольку отмеченная тенденция имеет перспективу устойчивого роста, общественные отношения, связанные с применением новых технологий, будут развиваться, что требует соответствующей нормативно-правовой базы. Алексей Сергеевич выразил уверенность в том, что Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА) сыграет ключевую роль в разработке рекомендаций по ее созданию и совершенствованию, чему Фонд как генеральный партнер Центра компетенций Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) «Техноправо» будет активно способствовать.

Доктор юридических наук, член-корреспондент Российской академии наук, главный научный сотрудник сектора гражданского и предпринимательского права Института государства и права РАН **Андрей Владимирович Габов** в приветственном слове в качестве модератора конференции акцентировал внимание на том, что транспортная система является своего рода кровеносной системой страны, обеспечивающей ее единство. В связи с этим правовое регулирование транспортных обязательств должно быть основано на балансировании частных и публичных интересов, а в современных реалиях — также принимать во внимание процессы энергетического перехода, цифровизации и иные факторы. Развитие нормативно-право-

вого регулирования в указанной сфере требует опоры на достижения цивилистической науки, в основе которой лежит правовая традиция. В этом контексте проведение конференции, посвященной памяти профессора А. Г. Калпина, символизирует нацеленность научных кадров нашей страны на создание основ национальной правовой системы с приверженностью правовому наследию.

Основная часть

С первым докладом на конференции выступил доктор юридических наук, заслуженный юрист РФ, профессор **Сергей Юрьевич Морозов**, декан юридического факультета и заведующий кафедрой гражданского и предпринимательского права Ульяновского государственного университета. Сергей Юрьевич начал доклад с того, что в 2024 г. исполняется 50 лет юридическому образованию в Ульяновской области. В связи с празднованием юбилея профессор пригласил к участию в Поволжском юридическом конгрессе, планируемом к проведению в октябре 2024 г., в рамках которого состоится форум «Транспорт будущего: вызовы для права». Переходя к проблемам правового регулирования транспортных обязательств, докладчик рассказал коллегам о состоянии научной мысли в сфере транспортного права. В соответствии с приведенной профессором статистикой, с 2010 г. по настоящее время по данной тематике было защищено 5 диссертаций на соискание ученой степени доктора юридических наук, а также около 30 кандидатских диссертаций, в отношении более четверти из которых он выступал в качестве научного руководителя. При этом было отмечено, что на сегодняшней конференции присутствует четыре доктора юридических наук, защитивших диссертации по транспортной тематике, что показывает ее высокий научный уровень.

Сергей Юрьевич рассказал о категориях тем исследований «золушки» и «замарашки». К первым профессор отнес договоры перевозки грузов и пассажиров, обычно привлекающие наибольший интерес юридического сообщества. К темам, незаслуженно обделенным вниманием («замарашки»), Сергей Юрьевич отнес каршеринг и код-шеринг, бронирование и буксирование транспортных средств, договор об организации перевозок грузов, систему транспортных договоров, проблемы использования беспилотного, внеуличного, внутреннего вод-

ного, космического, комбинированного, инерционного транспорта, транспорта на воздушной подушке, летающих автомобилей, магнитопланов, средств индивидуальной мобильности.

Анна Анатольевна Ананьева, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой гражданского права Российского государственного университета правосудия, представила доклад, посвященный применению норм о перевозках пассажиров и багажа легковым такси. По мнению докладчика, недостатком легального определения понятия «легковое такси», закрепленного в Федеральном законе от 29.12.2022 № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»¹, является отсутствие указания в нем перевозки груза (грузового такси). Кроме того, Анна Анатольевна рассмотрела проблему ухода отрасли в теневой сектор экономики, в частности, в форме обхода закона в целях исключения применения ст. 29 Федерального закона от 29.12.2022 № 580-ФЗ об ответственности агрегаторов посредством прикрытия перевозчиками заключаемых ими договоров фрахтования договорами аренды транспортного средства.

Мария Анатольевна Бажина, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета имени В.Ф. Яковлева, в выступлении подняла проблему правового регулирования инфраструктурных отношений в транспортной сфере. Руководствуясь идеями А. Г. Калпина о единообразии в транспортной сфере, профессор предложила начинать выстраивать систему инфраструктурных транспортных отношений с понятийного аппарата. Мария Анатольевна подчеркнула, что современная интеллектуальная инфраструктура, в которой используются высокоавтоматизированные транспортные средства и осуществляются мультимодальные перевозки, выступает экономической основой транспортного права.

Анализу национальной системы защиты прав потребителей при оказании транспортных услуг в условиях цифровизации транспортной отрасли было посвящено выступление **Валерия Евгеньевича Белова**, доктора юридических наук, доцента, профессора кафедры правового обеспечения рыночной экономики отделения «Высшая школа правоведения» Института государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. Отмечено, что в 2023 г. количество граждан, обратившихся в Роспотребнадзор за защитой своих прав при оказании транспортных услуг, увеличилось по сравнению с предыдущим периодом. Валерий Евгеньевич обратил внимание на совершенствование отечественной нормативно-правовой базы защиты прав потребителей при оказании транспортных услуг, указав, что вектор правового развития задают соответствующие программные документы².

По мнению профессора, цифровизация транспортной отрасли способствует обеспечению реализации прав потребителей (на защиту, информацию об оказываемых услугах, на их качество и на безопасность) и стимулирует развитие нормативно-правовой базы в области организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Профессор в докладе раскрыл основные направления цифровизации транспортной отрасли, непосредственно связанные с защитой прав потребителей: информационное обеспечение потребителя с помощью соответствующих цифровых ресурсов; электронное цифровое взаимодействие заказчика, потребителя, исполнителя при заключении договоров об оказании транспортных услуг; при судебном и административном порядке защиты прав потребителей. При этом нельзя не отметить аспект, связанный с защитой прав отдельных категорий граждан-потребителей, таких как пассажиры-инвалиды, малоподвижные граждане, иные лица с ограниченными возможностями здоровья; ряд категорий федеральных льготников.

Валерий Евгеньевич предложил проводить комплексные исследования, а также развивать национальную систему защиты прав потреби-

¹ СЗ РФ. 2023. № 1 (ч. I). Ст. 27.

² См. подробнее: распоряжение Правительства РФ от 28.08.2017 № 1837-р «Об утверждении Стратегии государственной политики РФ в области защиты прав потребителей на период до 2030 года» ; распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс».

телей в направлении признания последних не объектом защиты, а субъектом этих правовых отношений³.

Надежда Александровна Бутакова, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой государственного и международного права Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, в докладе акцентировала внимание на коммерческих предпосылках развития транспорта будущего. Докладчик отметила, что основными источниками развития транспортных систем являются географический фактор, крупносерийное производство, усиление конкуренции, увеличение стоимости земли. При этом цикличность развития транспортных систем можно рассмотреть в рамках шести волн. В заключение Надежда Александровна определила, что транспорт является важным фактором развития экономики как на макро-, так и на микроэкономическом уровне.

Владимира Владимировна Долинская, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), представила доклад на тему «Правовое регулирование обеспечения безопасности и оказания первой помощи при использовании транспортных средств».

Профессором рассмотрены вопросы развития видов транспортных средств; связанные с этим проблемы гражданского, страхового, административного, уголовного права; обеспечение безопасности сотрудников перевозчика, пассажиров и третьих лиц. В частности, Владимира Владимировна предлагает:

— во-первых, на законодательном уровне унифицировать правовое регулирование обеспечения безопасности в зависимости от уровня автономности транспортных средств с ориентиром на обеспечение безопасности водителей, пассажиров, пешеходов и иных заинтересованных лиц;

— во-вторых, ввести обязательные курсы оказания первой медицинской помощи для водителей транспортных средств, иных заинтересованных в этом лиц.

Доклад доктора юридических наук, профессора, профессора кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) **Марины Николаевны Малеиной** был посвящен правовому регулированию использования

животных (лошадей, ослов, верблюдов, собак и пр.) в качестве транспортных средств. Несмотря на то что значение гужевого транспорта в XXI в. снизилось по сравнению с XIX в., когда в России использовалось свыше 19 млн лошадей, он по-прежнему применяется при оказании услуг по перевозке, а также культурно-массовых услуг. Нельзя забывать и об огромной значимости гужевого транспорта для коренных малочисленных народов России. В докладе Марина Николаевна обратила внимание на то, что понятие «гужевой транспорт» используется в российском законодательстве, однако его легальное определение отсутствует. Профессор предлагает его трактовать как «наземный транспорт, в котором средством тяги выступает поддающееся воспитанию животное с упряжью (животное и повозка, которые при движении составляют единое целое)». При этом Марина Николаевна отметила, что категория гужевого транспорта не вписывается в понятие «транспортное средство», под которым в российском законодательстве подразумевается устройство или механизм.

В докладе доктор юридических наук, профессор кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) **Евгений Дмитриевич Суворов** обратился к проблеме несостоятельности участников транспортной отрасли. Евгений Дмитриевич акцентировал внимание на том, что в условиях санкций, повлекших трудности надлежащего исполнения обязательств, в том числе в связи с изменением логистических цепочек, в целях учета публичных интересов требуется принуждение кредиторов к введению реабилитационных процедур системных транспортных организаций.

Алена Алексеевна Досаева, руководитель правового направления развития новых видов мобильности Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, поделилась итогами и планами работы Департамента в сфере развития использования средств индивидуальной мобильности (СИМ), в частности электросамокатов, парк которых в Москве, созданный пятью операторами, за последние годы существенно расширился (с 5 тыс. единиц в 2018 г. до 60 тыс. единиц в 2024 г.). По данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, на каждом самокате совершается

³ См. подробнее: *Белов В. Е.* Поставка товаров в контрактной системе: некоторые проблемные аспекты правового регулирования // *Законы России: опыт, анализ, практика.* 2021. № 2. С. 69–73.

как в развлекательных целях, так и в целях решения проблемы «последней мили» в среднем пять поездок в сутки. В целях развития транспортной системы города за счет новых видов индивидуальной мобильности была избрана модель регулирования, называемая офертой. Последняя состоит в том, что государственное казенное учреждение г. Москвы — Центр организации дорожного движения Правительства Москвы предоставляет операторам возможность бесплатно использовать городскую инфраструктуру для размещения самокатов, операторы, в свою очередь, обязуются соблюдать предъявляемые к ним и к СИМ требования. Кроме того, Алена Алексеевна доложила о результатах работы департамента в сфере нормотворчества:

— во-первых, с 1 марта 2023 г. действие ПДД было распространено на СИМ⁴;

— во-вторых, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 29.11.2023 № 2334-ПП «Об утверждении Порядка проведения мероприятий по освобождению территории города Москвы от бесконтрольных велосипедов, самокатов, скутеров и средств индивидуальной мобильности, размещенных на улично-дорожной сети города Москвы и вне созданной для этого городской инфраструктуры, включая мероприятия по их перемещению, хранению и возврату»⁵ разрешено перемещать СИМ, размещенные вне специально созданной зоны городской инфраструктуры, на спецстоянки.

Все принятые меры призваны способствовать развитию транспортной инфраструктуры города при обеспечении безопасности участников дорожного движения.

Карина Арамовна Григорьянц, кандидат юридических наук, главный юрисконсульт АО «Роснефтефлот», рассказала о значении участия в развитии транспортного законодательства GR-подразделений коммерческих организаций. Их деятельность осуществляется в двух основных направлениях:

— во-первых, мониторинг правовых инициатив и проектов нормативных актов;

— во-вторых, обращение в компетентные государственные органы с предложениями по развитию проектов нормативных правовых

актов и действующего законодательства при невозможности обеспечить законные интересы в рамках действующего регулирования.

Докладчик поделилась примерами успешного взаимодействия с органами государственной власти по развитию отечественного транспортного законодательства, необходимого для повышения его эффективности, что невозможно без учета интересов бизнеса как одной из движущих сил развития транспортной отрасли.

Валерий Евгеньевич Вавилин, советник отдела мониторинга и контроля нормотворческой деятельности министерства правового департамента Министерства экономического развития РФ, раскрыл основные проблемы, которые возникли в настоящее время при рассмотрении проекта Конвенции об оборотных грузовых документах, разработанного рабочей группой VI Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). Предполагается, что оборотные грузовые документы будут именными, ордерными и на предъявителя. Вместе с тем подобные товарораспорядительные документы нового типа могут противоречить положениям международных актов, в частности, документ на предъявителя — статье 13 Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28.05.1999 об обязанности авиаперевозчика немедленно известить получателя по прибытии груза. Кроме того, в связи с изменениями в транспортной логистике возникает необходимость принятия акта, который позволил бы использовать различные виды транспортных средств. Указанные, а также иные вопросы (субъектный состав, права и обязанности сторон и т.д.) будут рассмотрены на следующих сессиях рабочей группы VI ЮНСИТРАЛ.

Азамат Асланович Дадов, адвокат коллегии адвокатов г. Москвы «Ошеров, Онисковец и партнеры», представил доклад, посвященный претензионно-исковой работе на базе искусственного интеллекта в сфере железнодорожных перевозок. Докладчик указал на невозможность обеспечения современной логистики без использования искусственного интеллекта, в связи с чем целесообразно создание единой платформы для претензионно-исковой работы в целях информативного и оперативного взаи-

⁴ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // СПС «КонсультантПлюс».

⁵ СПС «КонсультантПлюс».

модействия всех участников железнодорожных перевозок.

Татьяна Николаевна Иванова, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права и процесса Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, руководитель Управления образования Инновационного научно-технологического центра МГУ «Воробьевы горы», с теплыми словами вспоминала период, когда Александр Григорьевич Калпин был ее научным руководителем и наставником при работе над кандидатской диссертацией. В докладе Татьяна Николаевна раскрыла ряд аспектов, связанных с цифровыми технологиями в транспортных отношениях. Докладчик сообщила, что на базе Инновационного научно-технологического центра МГУ «Воробьевы горы» осуществляет деятельность целый ряд компаний, занимающихся совершенствованием транспортных технологий, в том числе беспилотных, запускаются образовательные программы для школьников, учителей в рамках новых направлений. Вместе с тем Татьяной Николаевной отмечены проблемы, связанные с отсутствием единообразия регулирования транспортных отношений при цифровизации, охраной биометрических персональных данных, использованием электронного документооборота, а также беспилотных аппаратов на практике.

Свой доклад кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) **Дарья Дмитриевна Климанова** посвятила общей системе регулирования отношений по перевозке в Китае, представленной тремя уровнями.

Первый уровень формируют так называемые Белые книги, последние из которых были приняты в 2016 и 2020 гг., — государственные партийные программные документы, содержащие стратегии и концепции развития транспортной отрасли.

Второй уровень представлен законами и подзаконными нормативными правовыми актами, систему которых возглавляет принятый в 2021 г. Гражданский кодекс Китая, содержащий главу 19, которая посвящена договору перевозки. Помимо Гражданского кодекса Китайской Народной Республики, Дарья Дмитриевна выделила три специальных закона, посвященных морскому праву, гражданской авиации и железнодорожному праву Китая. Всего второй уровень правового регулирования включает

8 транспортных законов, более 30 административных регламентов и более 300 ведомственных актов.

Третий уровень представлен актами правотворчества местных властей, нацеленными на развитие транспортной сферы регионов.

Отдельно Дарья Дмитриевна указала на наличие более десяти толкований транспортных законов, данных Верховным народным судом Китайской Народной Республики.

Судья Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа, кандидат юридических наук **Николай Александрович Курц** в докладе поднял проблему унификации субъективных сроков исковой давности по всем обязательствам, связанным с перевозкой, путем их приведения к общему трехлетнему сроку как возможного последствия цифровизации транспортной отрасли. Николай Александрович связал необходимость данной реформы с двумя обстоятельствами:

— во-первых, с отпадением в связи с развитым электронным документооборотом главной предпосылки к установлению сокращенного срока исковой давности, состоящей в сложности хранения доказательств на бумажном носителе;

— во-вторых, с возникающими в судебной практике проблемами квалификации отношений, вытекающих из договоров, связанных с осуществлением перевозки (об организации перевозки, по предоставлению подвижного состава, по предоставлению железнодорожных путей необщего пользования, по управлению движением поездов и пр.).

Заместитель генерального директора по юридическому сопровождению АО «Совфрахт», аспирант Института государства и права РАН **Илья Алексеевич Логинов** поделился с участниками конференции своими соображениями по поводу влияния отключения автоматической идентификационной системы (АИС), наличие которой для морских судов является обязательным с 2002 г., на исполнение договоров перевозки и фрахтования. Докладчик обратил внимание на то, что в соответствии с Конвенцией СОЛАС 1974 г. АИС может быть отключена по решению капитана, руководствующегося соображениями безопасности. Политика отключения АИС претерпела два этапа развития: до 2014 г. отключение АИС даже рекомендовалось в связи с обострением угрозы пиратства; после 2014 г. в связи с санкционным давлением Запада последним проводится политика признания отключения АИС злоупотреблением правом.

В своем докладе кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) **Екатерина Сергеевна Терди** обратила внимание на обусловленную российским законодательством проблему разграничения статуса оператора подвижного состава и экспедитора. Она состоит в том, что обязанности оператора могут быть расширены до обязанностей экспедитора, в то время как обязанности экспедитора могут быть в соответствии с договором ограничены обязанностью по предоставлению подвижного состава. Екатерина Сергеевна описала сформулированные в судебной практике и литературе подходы к решению данной проблемы: функциональный, субъектный и практикоориентированный. Последний представляется докладчику наиболее перспективным как нацеленный на устранение корня проблемы, заключающегося в установлении разных сроков субъективной исковой давности по требованиям к экспедиторам (сокращенный годичный срок) и операторам (общий трехлетний срок). По мнению докладчика, в условиях развития электронного документооборота и цифровизации более нет оснований для сохранения сокращенного срока исковой давности, в связи с чем по всем транспортным обязательствам должен быть установлен единый общий срок субъективной исковой давности.

Анжелика Владимировна Устинова, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), в выступлении рассмотрела основные тенденции, сформировавшиеся под влиянием развития современных технологий в отношении транспортных документов при морской перевозке. Так, в долгосрочной перспективе использование электронных транспортных документов будет расширяться, что неизбежно приведет к замене документов на бумажном носителе. В качестве иллюстрации докладчиком приведен пример, что с 1 сентября 2024 г. в силу вступает постановление Правительства РФ от 31.05.2024 № 734, которым утверждаются Правила обмена электрон-

ными договорами морской перевозки груза и электронными коносаменами, сведениями, содержащимися в них, между перевозчиком и отправителем и направления таких документов и сведений, содержащихся в них, в государственную информационную систему электронных перевозочных документов⁶. Кроме того, Анжелика Владимировна отметила, что, несмотря на то что коносамент зарекомендовал себя с положительной стороны в течение многовековой практики применения, в настоящее время его роль при морской перевозке постепенно снижается, в результате чего происходит замена коносамента необоротными транспортными документами.

Заключение

Завершая международную конференцию «Транспортные обязательства в условиях технологического развития», с заключительным словом выступил ее модератор **Евгений Валерьевич Вавилин**, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), член Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства. Евгений Валерьевич резюмировал, что конференция стала важным событием в развитии транспортного права России, наполненным теплыми воспоминаниями о выдающемся ученом Александре Григорьевиче Калпине. Евгений Валерьевич подчеркнул, что многие проблемы транспортного права, выявленные профессором А. Г. Калпиным, до сих пор не решены. Это обстоятельство, а также стремительное технологическое развитие Российской Федерации обуславливает необходимость продолжения модернизации отечественного законодательства, в том числе формирования новых правовых режимов. Профессор поблагодарил всех участников конференции «Транспортные обязательства в условиях технологического развития» и пригласил к дальнейшему научно-практическому сотрудничеству.

⁶ Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/docs/all/153692/> (дата обращения: 25.06.2024).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Носов Дмитрий Владимирович, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
д. 9, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация
dvnosov@msal.ru

Терди Екатерина Сергеевна, кандидат юридических наук, магистр наук в области сравнительного права, экономики и финансов (Международный университетский колледж г. Турин), доцент кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
д. 9, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация
esterdi@msal.ru

Устинова Анжелика Владимировна, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)
д. 9, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация
avustinova@msal.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Dmitriy V. Nosov, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of Civil Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Moscow, Russian Federation
dvnosov@msal.ru

Ekaterina S. Terdi, Cand. Sci. (Law), Master of Science in Comparative Law, Economics and Finance (International University College Turin), Associate Professor, Department of Civil Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Moscow, Russian Federation
esterdi@msal.ru

Anzhelika V. Ustinova, Cand. Sci. (Law), Lecturer, Department of Civil Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Moscow, Russian Federation
avustinova@msal.ru

*Материал поступил в редакцию 30 июня 2024 г.
Статья получена после рецензирования 14 сентября 2024 г.
Принята к печати 15 сентября 2024 г.*

*Received 30.06.2024.
Revised 14.09.2024.
Accepted 15.09.2024.*