

Дата поступления рукописи в редакцию: 26.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2782-3849-2026-8-197-204

Дата принятия рукописи в печать: 17.07.2026 г.

ТУРОВА Анастасия Владимировна,

кандидат юридических наук, доцент практики, и.о.
заведующего кафедрой международного публичного и
частного права Юридической школы Дальневосточного
федерального университета г. Владивосток,
e-mail: mail@law-books.ru

КОРОСТЕЛЕВ Данил Дмитриевич,

студент 4 курса Юридической школы Дальневосточного
федерального университета, г. Владивосток,
e-mail: korostelev.dd@dvfu.ru

ЦЕНЕВА Анастасия Витальевна,

студентка 3 курса Юридической школы Дальневосточного
федерального университета, г. Владивосток,
e-mail: tceneva.av@dvfu.ru

АВТОНОМИЯ ВОЛИ СТОРОН И ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ЕЕ ИМПЕРАТИВНЫЕ НОРМЫ В ДОГОВОРАХ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРАВА РОССИИ И АНГЛИИ

Аннотация. Настоящая статья посвящена сравнительно-правовому анализу пределов действия принципа автономии воли сторон в договорах морской перевозки грузов по праву России и Англии. Автор исследует концептуальные основы автономии воли, восходящие к римскому праву, и классификацию ограничивающих ее императивных норм (обычные и сверхимперативные). В работе выявляются ключевые различия в источниках и механизмах ограничения договорной свободы: английская модель «статутного императива», основанная на Гагско-Висбийских правилах (COGSA 1971), сопоставляется с российской моделью «ограниченной диспозитивности», закрепленной в КТМ РФ и ГК РФ и предполагающей дифференциацию правового режима в зависимости от вида плавания (каботаж или заграничное). Особое внимание уделяется коллизионным аспектам выбора применимого права, инкорпорации арбитражных оговорок, а также влиянию санкционных режимов (указы Президента РФ, регламенты ЕС) на реализацию автономии воли. Автор приходит к выводу, что, несмотря на общую цель защиты слабой стороны договора, подходы двух юрисдикций принципиально расходятся в материально-правовой, коллизионной и процессуальной плоскостях, а санкционное регулирование формирует новый слой императивных ограничений, блокирующих договорную свободу.

Ключевые слова: автономия воли, императивные нормы, сверхимперативные нормы, договор морской перевозки грузов, оговорка о публичном порядке, каботаж, заграничное плавание, арбитражная оговорка, санкционные ограничения.

TUROVA Anastasia Vladimirovna,

PhD in Law, Associate Professor of Practice, Acting Head of the
Department of International Public and Private Law at the Law School
of the Far Eastern Federal University, Vladivostok

KOROSTELEV Danil Dmitrievich,

4th year student at the Law School of the Far Eastern Federal
University, Vladivostok

TSENEVA Anastasia Vitalievna,

3rd year student at the Law School of the Far Eastern Federal
University, Vladivostok

AUTONOMY OF THE PARTIES' WILL AND IMPERATIVE NORMS LIMITING IT IN CONTRACTS FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA: A COMPARATIVE ANALYSIS OF RUSSIAN AND ENGLISH LAW

Annotation. *This article is devoted to a comparative legal analysis of the limits of the principle of autonomy of the will of the parties in contracts for the carriage of goods by sea under the law of Russia and England. The author explores the conceptual foundations of the autonomy of the will, dating back to Roman law, and the classification of imperative norms limiting it (ordinary and superimperative). The paper identifies key differences in the sources and mechanisms of restriction of contractual freedom: the English model of the "statutory imperative", based on the Hague-Visby Rules (COGSA 1971), is compared with the Russian model of "limited dispositivity", enshrined in the KTM of the Russian Federation and the Civil Code of the Russian Federation and assumes differentiation of the legal regime depending on the type of navigation (coasting or foreign). Particular attention is paid to the conflict-of-laws aspects of the choice of applicable law, the incorporation of arbitration clauses, as well as the impact of sanctions regimes (decrees of the President of the Russian Federation, EU regulations) on the implementation of the autonomy of the will. The author comes to the conclusion that, despite the common goal of protecting the weak side of the contract, the approaches of the two jurisdictions fundamentally differ in substantive, conflict-of-laws and procedural aspects, and sanctions regulation forms a new layer of imperative restrictions that block contractual freedom.*

Key words: *autonomy of will, imperative norms, super-imperative norms, contract for the carriage of goods by sea, public policy clause, cabotage, overseas navigation, arbitration clause, sanctions restrictions.*

Введение. Принцип автономии воли традиционно рассматривается в качестве краеугольного камня международного частного права и договорного регулирования. В сфере торгового мореплавания этот принцип позволяет сторонам самостоятельно определять применимое право, условия ответственности и порядок разрешения споров. Однако свобода договора не является абсолютной: как в доктрине, так и в законодательстве различных государств существуют императивные нормы, призванные защитить экономически более слабую сторону (грузовладельца), обеспечить единообразие правового регулирования и воспрепятствовать злоупотреблениям. Особенности регулирования морской перевозки грузов состоит в том, что она одновременно регулируется национальными законами, международными. Не малую роль играет практика, которая оказывает влияние на правоприменение. Взаимодействие этих источников порождает фундаментальное противоречие: с одной стороны, участники оборота стремятся к предсказуемости и свободе выбора (особенно при использовании чартер-партий), с другой — государство устанавливает законодательные ограничения, отступление от которых недопустимо.

Актуальность темы обусловлена несколькими факторами.

Во-первых, конкуренцией двух правовых систем: английское право, будучи *de facto* мировым лидером в области морского арбитража, и российское право, сохраняющее континентальную традицию с выраженной дихотомией режимов каботаж и заграничного плавания.

Во-вторых, возникновением подсистемы санкционного правового регулирования, применение которого привело к появлению новых императивных ограничений (блокирующие санкции, запрет на исполнение обязательств перед под-

санкционными лицами), вторгающихся в договорную свободу.

Автор данного исследования своей целью ставит провести системный сравнительно-правовой анализ пределов действия принципа автономии воли в договорах морской перевозки грузов в двух крупных правовых системах: России и Англии, выявив нормативные, доктринальные и правоприменительные различия.

Методологическая основа исследования включает несколько взаимодополняющих подходов. Формально-юридический метод применён для анализа содержания правовых норм, выявления их императивного или диспозитивного характера, а также для толкования терминов, используемых в законодательстве и судебной практике. Сравнительно-правовой метод использован для сопоставления правовых систем России и Англии по заранее определённым критериям: источники регулирования морских перевозок; сфера действия императивных норм (включая деление на каботаж и заграничное плавание); коллизионное регулирование (выбор права, нормы непосредственного применения, публичный порядок); процессуальные аспекты (действительность арбитражных и пророгационных соглашений); влияние экстраправовых факторов (санкции). Системно-структурный метод позволил рассматривать автономию воли не изолированно, а в системе ограничений, включая международные конвенции, национальные императивы и судебную практику.

Выявление сущности автономии воли и природы ее ограничений на доктринальном уровне создает необходимую методологическую базу для последующего анализа отраслевой специфики, присущей договорным отношениям в море. В связи с этим проведён краткий исторический экскурс, а также определен понятийно-категориальный аппарат, используемый в настоящем

исследовании.

Основная часть. В доктрине международного частного права автономия воли (*lex voluntatis*) традиционно рассматривается в качестве центрального института, что неоднократно подчеркивалось такими учеными, как И.В. Гетьман-Павлов, В.А. Канашевский, М.М. Богуславский и др. Данный институт выполняет троякую функциональную роль: выступает в качестве источника МЧП, его основополагающего специального принципа и одной из коллизионных привязок. Сущность принципа автономии воли заключается в том, что стороны в договоре могут устанавливать по своему усмотрению не только условия и содержание договора, но и определять право, которое будет применяться к заключенному ими договору [21], то есть у сторон имеется «свобода усмотрения» не только в вопросах определения о чем договориться и на каких условиях, но и в вопросе какой избранной ими правовой системе подчинить возникшее обязательство. Отдельные авторы понимают автономию воли еще как своеобразный способ регулирования отношений с иностранным элементом [22]. С последним трудно согласиться. Если рассматривать автономию воли как способ регулирования, то происходит смешение двух понятий «метод» и «способ» регулирования. В международном частном праве традиционно выделяют два метода регулирования: коллизионный и материально правовой (прямой) [23]. Когда авторы говорят о «способе», они, по-видимому, имеют в виду договорную свободу (т.е. материально-правовой метод), однако в международном частном праве это разные аспекты. Свобода договора как материально-правовое явление ограничена императивными нормами избранного сторонами правопорядка, а коллизионная привязка (выбор права), например оговоркой о публичном порядке. На пример, лицо А и Б заключили договор и указали, что к их отношениям применяется право государства А (вот автономия воли). Если в случае спора выяснится, что применение права государства А приведет к результату, явно противоречащему публичному порядку, суд откажет в применении права государства А на основании императива. В таком случае суд разрешая дело применяет материальную норму, а не коллизионную привязку (автономию воли). Таким образом автономия воли представляет собой не самостоятельный метод, а скорее инструмент (механизм), предоставляющий сторонам выбрать применимый правопорядок, пределы которой определены в его содержании.

Представляется, что концептуальной основой автономии воли выступает категория свободы, понимаемая как естественная способность индивида к самоопределению. В данной связи показательна мысль Флорентина, зафиксирован-

ная в Дигестах Юстиниана (Книга 1, Титул V, п. 4): «Свобода есть естественная способность каждого делать то, что ему угодно, если это не запрещено силой или правом». Из приведенного фрагмента для целей настоящего исследования можно извлечь два ключевых положения. Во-первых, свобода имплицитно включает в себя автономию воли как «естественную возможность» (*facultas naturalis*) действовать по собственному усмотрению. Во-вторых, данный постулат легитимирует существование внешних ограничителей — императивов в виде силы (*vis*) или права (*jus*), которые ставят предел этой свободе.

Понимание природы этих ограничений имеет принципиальное значение для корректной квалификации пределов действия автономии воли в современном МЧП, и особенно в таких сферах, как морские перевозки, где публично-правовые и частноправовые интересы тесно переплетены. Анализ приведенного римско-правового положения не дает однозначного ответа на вопрос о форме закрепления данных императивов: должны ли они быть непосредственно выражены в тексте закона (*lex scripta*) или могут вытекать из толкования правовых норм, обычаев, включая обычаи, признаваемые в качестве права (*opinio juris*). Представляется, что формальная легализация (санкционирование) не является конститутивным признаком императивности.

В современной теории международного публичного и частного права нормы, обладающие особой значимостью и императивностью вне зависимости от их текстуального закрепления в конкретном законе, квалифицируются как сверхимперативные (нормы *jus cogens* в международном публичном праве или нормы непосредственного применения в международном частном праве). Указанная дихотомия между свободой усмотрения сторон и жесткостью императивных ограничений приобретает особую остроту в договорах морской перевозки грузов, где сталкиваются диспозитивные традиции английского права и континентальный подход России к защите слабой стороны (грузовладельца).

Таким образом, родоначальником «теории автономии воли» в коллизионном праве как таковой в доктрине считается крупнейший французский юрист XVI века Шарль Дюмулен [24], однако, как видно из изложенного, первые прообразы этого принципа были заложены еще древнеримской правовой мыслью, заложившей фундамент для понимания соотношения свободы волеизъявления и необходимых пределов ее осуществления. Что касается императивных норм, то в международном частном праве различают две категории норм, ограничивающих автономию воли: обычные императивные нормы (*mandatory rules*), подлежащие применению в силу прямого

указания закона, и сверхимперативные нормы (overriding mandatory rules, lois de police), которые должны применяться независимо от выбранного сторонами права, если они выражают публичный интерес государства (ст. 1192 ГК РФ, ст. 9 Регламента «Рим I»).

В сфере морской перевозки грузов обычные императивные нормы направлены на установление минимальных стандартов ответственности перевозчика (обязанность обеспечить мореходное состояние судна, сроки подачи уведомлений о претензиях). Сверхимперативные нормы могут возникать, например, в связи с запретом на перевозку определённых грузов, требованиями экологической безопасности или санкционными режимами. Влияние последних на настоящем этапе развития международного частного права существенно влияет на саму частноправовую природу отношений, связанных с морской перевозкой грузов.

Основным источником регулирования договора морской перевозки груза в России является КТМ РФ (глава VIII). В соответствии со ст. 116 КТМ РФ правила главы применяются, если соглашением сторон не установлено иное, за исключением случаев, прямо указанных в законе, где соглашение сторон, не соответствующее правилам, ничтожно. Таким образом, российский законодатель избрал модель ограниченной диспозитивности.

К числу безусловно императивных относятся нормы, содержащиеся в ст. 124 (мореходное состояние судна), ст. 142 (выдача консамента), ст. 175 (ничтожность соглашений об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении её пределов). Однако в литературе справедливо отмечается, что многие другие нормы (например, о навигационной ошибке — ст. 167) формально диспозитивны, но при перевозках в каботаже их применение не может быть изменено соглашением сторон в силу прямого указания ст. 3 КТМ РФ о том, что правила КТМ РФ обязательны для судов, плавающих под Государственным флагом РФ, во внутренних водах и территориальном море.

Коллизионные нормы, применяемые к договорам морской перевозки, содержатся в ст. 1210–1211 ГК РФ. Стороны могут выбрать применимое право как в момент заключения договора, так и позднее (ст. 1210 ГК РФ). Однако выбор права не может ограничивать действие императивных норм страны, с которой договор реально связан (ст. 1192 ГК РФ). Кроме того, суд или арбитраж вправе применить сверхимперативные нормы России, если они выражают публичный интерес. Практика Верховного суда РФ показывает, что в спорах, возникающих в сфере торгового мореплавания, часто применяются императивные

положения КТМ РФ даже в случаях, когда стороны выбрали иностранное право. В частности, в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 N 24 «О применении норм международного частного права судами Российской Федерации» указано следующее: «В силу прямого указания закона к числу норм непосредственного применения относятся положения пункта 2 статьи 414 КТМ РФ, согласно которым наличие соглашения сторон о выборе применимого права не может повлечь устранение или уменьшение ответственности, которую в соответствии с КТМ РФ перевозчик должен нести за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки».

Одной из специфических черт российского подхода является деление перевозок на каботажные (между портами РФ) и заграничные. Для каботажных практически все нормы КТМ РФ являются императивными, тогда как для заграничных стороны пользуются большей свободой, но с оговоркой о недопустимости снижения ответственности перевозчика ниже пределов, установленных международными конвенциями, которые РФ ратифицировала. Такая дифференциация отсутствует в английском праве.

С 2022 г. вступили в силу многочисленные указы Президента РФ, вводящие запреты на совершение сделок с лицами, находящимися под санкциями, и на исполнение обязательств перед ними (Указ № 95 «О временном порядке исполнения обязательств перед некоторыми иностранными кредиторами» и др [25]). Эти акты создают новый вид императивных ограничений, которые могут блокировать реализацию автономии воли, даже если стороны выбрали применимым английское право.

В литературе подчёркивается, что такие запреты подлежат применению как сверхимперативные нормы в силу прямого указания ст. 1192 ГК РФ. Арбитражные суды рассматривают экономическую санкцию в качестве препятствия исполнения договорных обязательств: она ограничивает договорную свободу участников, или является элементом применимого права либо является сверхимперативной нормой. Показательным в этой связи является Определение АС Красноярского края от 18 июня 2019 г. по делу N А33-17899/2018, которым отказано корейской фирме в признании и исполнении на территории России решения иностранного суда о взыскании с российского общества с ограниченной ответственностью суммы долга по договору перестрахования. В обоснование отказа арбитражный суд указал, что исполнение иностранного арбитражного решения противоречит публичному порядку РФ, так как согласно Указу Президента РФ от

14 октября 2017 г. N 484 «О мерах по выполнению резолюции Совета Безопасности ООН 2321 от 30 ноября 2016 года» запрещено исполнять требование об оплате любого контракта, предъявленное любым физическим или юридическим лицом в КНДР.

Параллельно с российскими ограничительными мерами развивается и европейское санкционное регулирование, непосредственно влияющее на морские перевозки. Согласно пункту 5 Регламента Совета (ЕС) 2024/3192 от 16 декабря 2024 года о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 833/2014, касающийся ограничительных мер в связи с действиями России, дестабилизирующими ситуацию в Украине в целях дальнейшего ограничения деятельности судов, используемых для содействия или поддержки действий или политики, направленных на поддержку действий России против Украины, Решением (CFSP) 2024/3187 в список судов, указанный в Приложении XVI к Решению 2014/512/CFSP, добавлены новые суда, на которые распространяется запрет на заход в порты и шлюзы государств-членов ЕС, а также запрет на предоставление широкого спектра услуг, связанных с морскими перевозками. Эти меры создают дополнительные фактические препятствия для исполнения договоров морской перевозки, которые, в зависимости от применимого права и юрисдикции суда, могут квалифицироваться либо как обстоятельства форс-мажора, либо как императивные ограничения, преодолевающие договорную автономию сторон.

Английское право морских перевозок не кодифицировано в едином акте, но базируется на COGSA 1971, который инкорпорирует Гаагско-Висбийские правила (The Hague-Visby Rules). В соответствии с с. 1(2) COGSA 1971 Правила имеют силу закона и применяются к договорам перевозки, охватываемым коносаментом или аналогичным документом. В отличие от российского подхода, здесь нет разделения на диспозитивные и императивные нормы, в Англии Правила действуют как статутный императив.

Центральное ограничение автономии во-

ли в английском праве содержится в ст. III (8) Правил: любое условие, освобождающее перевозчика от ответственности или уменьшающее её иначе, чем это установлено Правилами, является ничтожным, недействительным и не имеющим силы. Английские суды последовательно применяют эту норму, признавая недействительными оговорки о сокращении сроков исковой давности (The Antares), об исключении ответственности за девиацию (The Sur [2018]) или о переносе бремени доказывания (Volcafe).

Вопрос о применимом праве к договорам морской перевозки в Англии регулируется Регламентом «Рим I» (сохранённым как retained EU law) и общим правом для тех аспектов, которые не охвачены Регламентом. Согласно ст. 3 Регламента, стороны свободны в выборе права, но этот выбор не может лишить грузовладельца защиты, предоставляемой императивными нормами того права, которое подлежало бы применению при отсутствии выбора (ст. 3(3), 3(4)). В контексте морских перевозок это означает, что даже если стороны выбрали, например, право Панамы, суд может применить Гаагско-Висбийские правила, если перевозка имеет тесную связь с Англией.

Английское право отличается жёстким подходом к инкорпорации арбитражных оговорок в коносаменты. Общее правило, сформулированное в The Fiona [1994], гласит: арбитражная оговорка не инкорпорируется в коносамент общей отсылочной оговоркой («all terms and conditions»), если только она не упомянута специально. Этот подход ограничивает возможность судовладельца навязать держателю коносамента арбитраж, о котором тот не знал. Кроме того, английские суды активно используют anti-suit injunctions для защиты юрисдикционных соглашений. В деле MUR Shipping BV v RTI Ltd [2024] UKSC 18 Верховный суд подтвердил, что ссылка на force majeure в связи с санкциями не освобождает сторону от исполнения арбитражного соглашения, что подчёркивает императивность процессуальных договорённостей.

Для систематизации различий предлагается следующая таблица.

Таблица 1. Сравнение подходов России и Англии к ограничению автономии воли в договорах морской перевозки грузов

Критерий	Право России	Право Англии
Источники	КТМ РФ (кодификация), ст. 1192–1211 ГК РФ, судебная практика	COGSA 1971 (инкорпорирует Гаагско-Висби), общее право, Регламент «Рим I»
Сверхимперативные нормы	Ст. 1192 ГК РФ признаёт ст. 175 КТМ РФ сверхимперативной	Аналоги ст. 9 Регламента «Рим I»; судебное признание overriding mandatory rules

Коллизионная привязка	Выбор права возможен (ст. 1210 ГК РФ), но ограничен публичным порядком и сверхимперативными нормами	Выбор права свободен, но ограничен ст. 3(3) Регламента «Рим I» и императивом Гаагско-Висби
Инкорпорация арбитражных оговорок	Возможна даже общей ссылкой; суды учитывают волю сторон (ст. 431 ГК РФ)	Строгое правило: требуется специальное упоминание арбитражной оговорки
Влияние санкций	Императивные запреты (указы Президента) могут блокировать исполнение, применяются как сверхимперативные нормы	Санкции рассматриваются как <i>force majeure</i> или <i>frustration</i> , но арбитражные соглашения сохраняют силу (MUR Shipping)

Заключение. Проведённое исследование позволяет сформулировать следующие основные выводы:

Во-первых, принцип автономии воли сторон в договорах морской перевозки грузов в России и Англии подвергается существенным ограничениям, однако природа и механизмы этих ограничений различны. В Англии доминирует модель «статутного императива», основанная на Гаагско-Висбийских правилах, которые не могут быть изменены соглашением сторон в коносаментных перевозках. В России действует модель «ограниченной диспозитивности», где императивные нормы перечислены в законе, но для заграничного допущения более широкая свобода договора.

Во-вторых, ключевые различия проявляются в трёх плоскостях: (а) материально-правовой (дифференциация каботаж или заграничное плавание в России против универсального применения Правил в Англии); (б) коллизионной (активное использование ст. 1192 ГК РФ российскими судами против более сдержанного применения сверхимперативных норм в Англии); (в) процессуальной (формальный подход к инкорпорации арбитражных оговорок в Англии против гибкого подхода в России).

В-третьих, санкционные ограничения, введённые с 2022 года, создают новый слой императивных норм, которые могут блокировать реализацию автономии воли независимо от выбранного сторонами права. В России эти ограничения применяются как сверхимперативные нормы (ст. 1192 ГК РФ), что подтверждается практикой МАК. В Англии санкции рассматриваются в рамках доктрин *force majeure* и *frustration*, но не отменяют обязательности арбитражных соглашений.

В-четвертых, перспективы дальнейших исследований связаны с анализом возможной ратификации Россией Роттердамских правил, которые предлагают более гибкий механизм балансирования автономии воли и императивных норм (включая возможность «опциона» применения правил). Кроме того, требует отдельного изучения практика применения блокирующих санкционных указов в арбитражных разбирательствах,

особенно в контексте признания и приведения в исполнение иностранных арбитражных решений.

Список литературы:

- [1] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 26.12.2024) // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18.
- [2] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) : Федеральный закон от 26.11.2001 № 146-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 49.
- [3] Carriage of Goods by Sea Act 1971 (с. 19) // UK Public General Acts. – London: HMSO, 1971.
- [4] Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I) // OJ L 177, 4.7.2008. – P. 6–16.
- [5] Гуцуляк, В.Н. Международное морское право (публичное и частное) : учебное пособие / В.Н. Гуцуляк. – М. : Статут, 2022. – 480 с.
- [6] Wilson, J.F. Carriage of Goods by Sea / J.F. Wilson. – 10th ed. – London : Pearson, 2020. – 500 p.
- [7] Baatz, Y. Maritime Law / Y. Baatz. – 5th ed. – London : Informa Law, 2021. – 550 p.
- [8] Berlingieri, F. Berlingieri on Arrest of Ships / F. Berlingieri. – 6th ed. – London : Informa Law, 2021. – Vol. 1. – 800 p.
- [9] Todd, P. Principles of the Carriage of Goods by Sea / P. Todd. – 2nd ed. – Abingdon : Routledge, 2020. – 450 p.
- [10] Volcafe Ltd v Cia Sud Americana de Vapores SA [2018] UKSC 61 // UKSC Judgment. – 2018. – URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2016-0105-judgment.pdf> (дата обращения: 19.03.2026).
- [11] The Meritz [2021] EWHC 3399 (Comm) // Lloyd's Law Reports. – 2022. – Vol. 1. – P. 112–128.
- [12] MUR Shipping BV v RTI Ltd [2024] UKSC 18 // UKSC Judgment. – 2024. – URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2022-0142-judgment.pdf> (дата обращения: 19.03.2026).

[13] Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 N 24 "О применении норм международного частного права судами Российской Федерации" // "Бюллетень Верховного Суда РФ", N 10, октябрь, 2019.

[14] Гетьман-Павлова, И.В. Международное частное право : учебник / И.В. Гетьман-Павлова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2025. – 620 с.

[15] Международное частное право: учебник / В.А. Канашевский. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Международные отношения, 2024. – 1184 с., с. 23.

[16] Fernández, J.E. Party Autonomy and Mandatory Rules in Maritime Transport Contracts / J.E. Fernández // Journal of International Maritime Law. – 2024. – Vol. 30. – № 2. – P. 112–129.

[17] Асосков, А.В. Сверхимперативные нормы в международном частном праве / А.В. Асосков // Вестник гражданского права. – 2022. – № 3. – С. 56–78.

[18] Указ Президента РФ от 05.03.2022 № 95 «О временном порядке исполнения обязательств перед некоторыми иностранными кредиторами» // Собрание законодательства РФ. – 2022. – № 10. – Ст. 1465.

[19] Указ Президента РФ от 28.02.2022 N 79 «О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций».

[20] The Rotterdam Rules: UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008 // UNCITRAL. – URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (дата обращения: 19.03.2026).

[21] Богуславский М.М. Международное частное право : учебник. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 2005. – С. 267.

[22] Мосс Д.К. Автономия воли в практике международного коммерческого арбитража / под ред. А.А. Рубанова. – М., 1996. – С. 8.

[23] Канашевский В.А. Международное частное право : учебник. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Международные отношения, 2024. – С. 23.

[24] Словарь международного права / отв. ред. С.А. Егоров. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Статут, 2014. – С. 495.

[25] Указ Президента РФ от 28.02.2022 N 79 (ред. от 09.06.2022, с изм. от 20.05.2024) "О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций" // URL: <https://www.consultant.ru/>

document/cons_doc_LAW_410417/ (дата обращения: 26.03.2026).

References:

[1] Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Federal Law of 30.04.1999 No. 81-FZ (as amended on 26.12.2024) // Collection of Legislation of the Russian Federation. – 1999. – № 18.

[2] Civil Code of the Russian Federation (part three): Federal Law of 26.11.2001 No. 146-FZ (as amended on 24.07.2023) // Collection of Legislation of the Russian Federation. – 2001. – № 49.

[3] Carriage of Goods by Sea Act 1971 (c. 19) // UK Public General Acts. – London: HMSO, 1971.

[4] Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I) // OJ L 177, 4.7.2008. – P. 6–16.

[5] Gutsulyak, V.N. International Law of the Sea (Public and Private): A Textbook/V.N. Gutsulyak. – M.: Statute, 2022. – 480 s.

[6] Wilson, J.F. Carriage of Goods by Sea / J.F. Wilson. – 10th ed. – London : Pearson, 2020. – 500 p.

[7] Baatz, Y. Maritime Law / Y. Baatz. – 5th ed. – London : Informa Law, 2021. – 550 p.

[8] Berlingieri, F. Berlingieri on Arrest of Ships / F. Berlingieri. – 6th ed. – London : Informa Law, 2021. – Vol. 1. – 800 p.

[9] Todd, P. Principles of the Carriage of Goods by Sea / P. Todd. – 2nd ed. – Abingdon : Routledge, 2020. – 450 p.

[10] Volcafe Ltd v Cia Sud Americana de Vapores SA [2018] UKSC 61 // UKSC Judgment. – 2018. – URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2016-0105-judgment.pdf> (access date: 19.03.2026).

[11] The Meritz [2021] EWHC 3399 (Comm) // Lloyd's Law Reports. – 2022. – Vol. 1. – P. 112–128.

[12] MUR Shipping BV v RTI Ltd [2024] UKSC 18 // UKSC Judgment. – 2024. – URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2022-0142-judgment.pdf> (access date: 19.03.2026).

[13] Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of 09.07.2019 No. 24 "On the Application of Private International Law by the Courts of the Russian Federation" // "Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation," No. 10, October, 2019.

[14] Hetman-Pavlova, I.V. Private international law: textbook/I.V. Hetman-Pavlova. – 5th ed., Revised and add. – M.: Yurayt, 2025. – 620 s.

[15] Private international law: textbook/ V.A. Kanashevsky. – 5th. ed., Revised and add. – M.: International Relations, 2024. – 1184 p., p. 23.

[16] Fernández, J.E. Party Autonomy and

Mandatory Rules in Maritime Transport Contracts / J.E. Fernández // Journal of International Maritime Law. – 2024. – Vol. 30. – № 2. – P. 112–129.

[17] Asoskov, A.V. Super Imperative Norms in Private International Law/A.V. Asoskov // Bulletin of Civil Law. – 2022. – № 3. – S. 56–78.

[18] Decree of the President of the Russian Federation of 05.03.2022 No. 95 "On the temporary procedure for fulfilling obligations to certain foreign creditors" // Collection of legislation of the Russian Federation. – 2022. – № 10. – Art. 1465.

[19] Decree of the President of the Russian Federation of 28.02.2022 No. 79 "On the application of special economic measures in connection with the unfriendly actions of the United States of America and foreign states and international organizations that have joined them".

[20] The Rotterdam Rules: UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008 // UNCITRAL. – URL: https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (дата обращения: 19.03.2026).

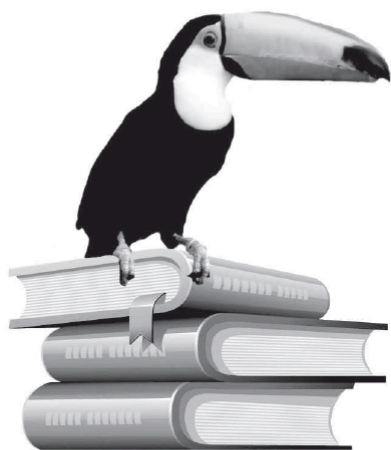
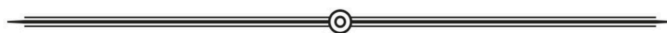
[21] Boguslavsky M.M. International private law: textbook. – 5th ed., Revised and add. – M.: Lawyer, 2005. – S. 267.

[22] Moss D.K. Autonomy of will in the practice of international commercial arbitration/ed. A.A. Rubanova. – M., 1996. – S. 8.

[23] Kanashevsky V.A. International private law: textbook. – 5th ed., Revised and add. – M.: International Relations, 2024. – S. 23.

[24] Dictionary of International Law/Rev. ed. S.A. Egorov. – 3rd ed., Revised and add. – M.: Statute, 2014. – S. 495.

[25] Decree of the President of the Russian Federation of 28.02.2022 No. 79 (as amended on 09.06.2022, as amended on 20.05.2024) "On the application of special economic measures in connection with the unfriendly actions of the United States of America and foreign states and international organizations that have joined them" // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_410417/ (date of reference: 26.03.2026).



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.