Международное морское частное право

**Никита Геннадьевич
СКАЧКОВ,**

доцент кафедры
международного частного
права

Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат юридических
наук, доцент
skanic@mail.ru

125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

ЮРИДИЧЕСКИЕ КОНСТРУКЦИИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ТРАНСГРАНИЧНОЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ

Аннотация. В статье обобщается порядок формирования договорных связей в условиях трансграничной морской перевозки опасных грузов. Сделан вывод об определяющем значении разрешительных, а также уведомительных норм, положений о пресекательных мерах. В этой связи механизм правового регулирования рассматривается как многообразие комплексных социально-юридических институтов, призванных преодолеть пробелы, противоречия правового регулирования. Отмечается, какое значение приобретают общеотраслевые, свойственные каждому отдельно взятому институту права принципы законности, справедливости, при заключении договора. Они исследуются как проявление различных аспектов гражданско-правовой ответственности, императивных запретов, а также вытекающей из них ретрибуции. Обращается внимание на то, стоит ли участникам правоотношений тогда обращаться к коллизионному институту автономии воли сторон, либо он не более чем альтернатива иным формулам прикрепления, в меру гибким и совершенно точно предсказуемым. Выделяются юридические свойства связи судна и того флага, который оно носит, имеющие решающее значение для целого ряда сделок: о распоряжении движимым, недвижимым имуществом, о предоставлении посессорной защиты. Очерчиваются различия между публичными, а также частными интересами субъектов хозяйствования при регистрации судна, определяется, какие правовые решения, юридические факты, поименованные в законе, позволяют упрочить сферу действия вещного и обязательственного статута в правоотношениях.

Ключевые слова: опасный груз, правовой институт, владельческая защита, юридическая ответственность, реституция, предпринимательские риски, обеспечительная уступка требований, передача титула по сделке.

DOI: 10.17803/2311-5998.2021.79.3.102-111

N. G. SKACHKOV,

Associate Professor of the Chair of Private International Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),

Cand. Sci. (Law), Associate Professor

skanic@mail.ru

125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, 9

LEGAL CONSTRUCTIONS OF OBLIGATIONS FOR THE TRANSBOUNDARY MARITIME TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS: INSTITUTIONAL FOUNDATIONS OF FORMATION

Abstract. *The article summarizes the procedure for the formation of contractual relations in the conditions of cross-border maritime transport of dangerous goods. The conclusion is made about the determining value of permissive, as well as notification norms, provisions on preventive measures. In this regard, the mechanism of legal regulation is considered as a variety of complex social and legal institutions designed to overcome the gaps and contradictions of legal regulation. It is noted how important the principles of legality and justice, which are characteristic of each individual institution of law, become when concluding a contract. They are studied as a manifestation of various aspects of civil liability, mandatory prohibitions, as well as the resulting retribution. It is emphasized whether the participants in legal relations should then turn to the conflict-of-laws institution of autonomy of the will of the parties, or whether it is nothing more than an alternative to other attachment formulas, moderately flexible and absolutely predictable. The author highlights the legal properties of the connection between the ship and the flag that it carries, which are crucial for a number of transactions: on the disposal of movable and immovable property, the provision of possessory protection. The author outlines the differences between the public and private interests of economic entities when registering a ship, determines which legal decisions, legal facts named in the law, allow to strengthen the scope of the property and obligation statute in legal relations.*

Keywords: *dangerous cargo, legal institution, ownership protection, legal liability, restitution, business risks, security assignment of claims, transfer of title under the transaction.*

Морская перевозка опасных грузов неразрывна с hazardous — осознанием высокой степени рисков, их многообразие закладывает фундамент понятийно-категориального аппарата обязывающих норм права. В этой связи потеря экономической выгоды для субъектов хозяйствования — слишком серьезный довод в пользу сугубо прагматичного подхода. Основу его составляют нормы регулятивной и волевой направленности на соответствующие результативные действия. Предполагается, что применение данных норм оправданно до

того момента, пока императивные нормы иной национально-правовой системы не докажут обратное.

Складываются две группы правовых измерений, которые условно можно назвать «сущее» и «должное». Однако связь между ними определяется тезисом о логической несовместимости суждения, а также факта, сформулированного еще шотландским философом Д. Юмом: постулаты нормативного долженствования располагают к обязательности правового регулирования, а не осмыслению его определенности в духе римской максимы *ignorantia iuris nocet, ignorantia facti non nocet* (лат. незнание закона вредит, незнание факта не вредит). С точки зрения Г. Кельзена, аксиология юридического позитивизма потому и разобщается с бытийной реальностью, например взаимодействием частных лиц, чтобы не осталось сомнений в существовании супернорм¹.

Тем не менее потенциал данного подхода не выдержал испытания временем. Явление глобализации в юридической сфере позволяет сегодня говорить о всеохватности, пожалуй, одних лишь социально значимых норм. Они преобразуются в социально-правовой институт, которому, по мнению Р. Г. Валеева, присуща стабильность правоприменительных, правореализующих процессов².

Бесспорно, социальная философия права, а институт для нее — один из способов объективизации юридических предписаний, те «формальные писаные правила, неписаные кодексы поведения, лежащие гораздо глубже формальных правил», как убежден был Д. Норт, рассматривает ту же устойчивость правоприменения несколько иначе³.

Подразумевается тесная связь между механизмами правового регулирования, призванная преодолеть противоречия нормативных актов — источников позитивного права. Приоритеты тогда расставляют разрешительные, а также уведомительные нормы, в итоге обуславливается сфера применения *de lege lata* института (в одной стране) по отношению к другому, действующему за пределами этого первого из государств. Выстраиваются системы права, корреспондирующие определенные обязанности субъекту хозяйствования. Одновременно регулятивное правоотношение начинает испытывать воздействие норм-принципов — сложного правового института, куда вносится и морская перевозка опасных грузов в международном частном праве.

Как сформулировано в ст. 11 и 217 (2) Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г. (UNCLOS), данный институт представляет собой укрупненное образование с присущими ему и предметной однородностью норм, и самостоятельностью структурно интегрированных субинститутов, ответственных за тактику риск-менеджмента. Системообразующие их признаки многообразны, однако должны согласовываться с законностью как категорией цивилистики.

¹ Кельзен Г. Чистое учение о праве / пер. с нем. М. В. Антонова, С. В. Лезова. 2-е изд. СПб. : Алеф-Пресс, 2015. С. 50.

² Валеев Р. Г. Правовая институционализация и институты права: концептуальная модель // Lex russica. 2020. № 4. С. 103—116.

³ Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / пер. с англ. А. Н. Нестеренко ; предисл. и науч. ред. Б. З. Мильнера. М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997. С. 18.

Между тем проставление знака равенства между ответственностью сугубо отраслевой и юридической весьма спорно. По мнению А. В. Милькова, дискуссионность проблемы продиктована соотношением не детализирующих критериев — или общетеоретических, или специальных, признающих какую-то одну методологическую установку, а родо-видовых последствий⁴.

Действительно, если основные элементы состава юридической ответственности включают в себя нормы, идеи — принципы, которым свойствен надотраслевой подход, то почему бы не отнести ее к разряду межотраслевых институтов. Тем более что применение институтов, соответственно, отраслевых, законодательства той страны, где имели место вредоносные события, либо наступили подразумеваемые результаты (последствия) не всегда эффективно — системообразующие их свойства едва ли возможно целиком и полностью соблюсти. Судно находится за пределами акватории внутренних вод, распространение суверенитета здесь юридически маловероятно.

Законность тогда обусловлена неспособностью предусмотреть, насколько свойства деликта рассматриваются в качестве правонарушения. Квалификация вменения определяется не водоразделом между мерами предупредительными и пресекательными, а виновностью причинителя ущерба, тяжестью содеянного.

Как таковой деликт из морской перевозки опасных грузов традиционно относится к разряду совершаемых на расстоянии — затрагивает территориальные пределы сразу нескольких государств. Однако установление объемов понесенной ответственности актуально лишь для одного из них, притом ретрибутивно, когда против делинквента принимаются санкции. Способы юридической защиты при этом сформулированы неоправданно узко: издержки, а также риски признаются «индуктивным следствием универсальных юридических практик», по мысли теоретика правового позитивизма Й. Раза⁵.

Автором ретрибуции сто́ит, наверное, считать Аристотеля. В одном из своих оригинальных текстов, более известном как «Никомахова этика», великий мыслитель Античности очертил причинно-следственную связь между юридической ответственностью, опасностью, заключенной даже в малом риске, а также санкцией, если данный риск мало отличим от проступка.

Нельзя обойти вниманием и другую аристотелевскую идею — о трехэлементном содержании справедливости (распределяющей, корректирующей, наконец, несущей возмездие). Она отличается более высоким уровнем обобщения: вместо равенства возможностей — равенство правового статуса как функциональное условие. Как считает В. А. Вайпан, справедливость носит тогда ограниченный характер, пока не отразит соразмерность возникающих рисков нарушению договора, а возможно, и закона⁶.

Напротив, убежден Д. Е. Богданов, воздаяние справедливости закладывает объективно существующие бизнес-модели, на стороне потенциального ответчика.

⁴ Мильков А. В. Заметки к вопросу о принципах гражданско-правовой ответственности // Закон. 2018. № 11. С. 71—79.

⁵ Raz J. The Authority of Law. 2nd ed. Oxford, 2008. P. 68—69.

⁶ Вайпан В. А. Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности : монография. М. : Юстицинформ, 2020. С. 63.

Едва ли он в состоянии вычислить конкретного делинквента, однако материальную выгоду из риска все же пытается извлечь⁷.

Резюмируя, заметим следующее. Патерналистский подход к необходимости защиты прав слабого контрагента от более сильного участника обязательства мало того, что направлен на защиту неопределенного круга лиц, он еще и констатирует начало социализации (вслед за правом) непосредственно самого договора. Главное здесь — добиться оптимального сочетания частного и публичного, осуществляя при этом результативное регулирование отраслевых правоотношений.

Сугубо частным продолжает оставаться механизм формирования договорных условий, того же принципа равенства сторон, правовой защиты, предоставляемой всем, без исключения, субъектам гражданского оборота. Основные постулаты справедливости, принцип разумности при заключении контракта следуют тогда из правового базиса автономии воли сторон. Договор, подводят логическую черту Н. Г. Доронина и Н. Г. Семилютина, «превращается в форму управления общественными процессами и сохранения баланса интересов»⁸.

В то же время публичные правоотношения полностью основываются на властном (административном) подчинении, императивное регулирование носит преимущественный характер. Как сформулировано в Конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) от 1 ноября 1974 г., (ред. от 25 ноября 2016 г., утверждена Резолюцией Комитета IMO по безопасности на море MSC.409 (97)), применение той же диспозитивности, координации, имущественной самостоятельности возможно едва ли.

Так называемая «политика удобных флагов» сегодня приводит к буквальному переплетению компонентов публичных, а также частных, что неизбежно сопровождается расширительным толкованием структурных элементов ответственности.

В этой связи подлинное значение принципа юридической связи (*genuine link*) не исчерпывается согласованиями правового положения судна относительно позиции компетентных органов: порта страны прибытия и того государства, флаг которой оно носит. Нормы, институты одной национальной правовой системы применяются только той отраслью права, соответственно, другого государства, которая их заимствует. Они подвергаются существенной переработке применительно к источнику, специфике предмета или метода регулирования, чтобы формула прикрепления *lex flagi* указывала на квазитерриториальную юрисдикцию, пусть и посредством заключения особой посессорной сделки. С ее помощью принадлежность вещи определенному лицу признается неоспоримой — как юридическая конструкция, выраженная в нормах права.

Однако ответственность за случайную гибель имущества возлагается на того, кто сочтет себя эксплуатантом судна, когда отчуждение имущества *de lege ferenda* уже произошло. Окажись индивидуально-определенная вещь (опасный груз вполне заслуживает данного эпитета) утраченной, предстоит нелегкий

⁷ Богданов Д. Е. Влияние аддитивных технологий на определение модели деликтной ответственности оператора онлайн-платформы // *Lex russica*. 2020. № 7. С. 76—85.

⁸ Доронина Н. Г., Семилютина Н. Г. Договорные механизмы в публичном праве: роль договорного регулирования имущественных правоотношений // *Журнал российского права*. 2019. № 5. С. 40—55.

выбор между реституцией владения (лицо возводится в ранг добросовестного владельца) либо кондикцией (компенсация подлежит взысканию с обладателя исключительных прав, виновность мало существенна).

Видимо, у правоприменительного органа той или иной страны должна к тому времени назреть острая необходимость квалификации института мирового соглашения, где господство над вещью дополнялось бы такими свойствами, как определенность и обязательность. Принцип *res judicata* (лат. дело считается решенным) закрепляет притязания стороны, или ищущей в судебном органе, или отвечающей там.

Проблема применения *lex banderae* и *lex loci delicti commissi* в контексте *favor negotii* (лат. благоприятствуя исполнению сделки) представляется тогда насущной. Как разъясняется в Принципах международных коммерческих договоров УНИДРУА (с учетом изменений и дополнений от 2016 г.), результаты установления права, подлежащего применению, воплощаются в разумности соглашения, заключаемого субъектами обязательств. Коллизионный принцип закона государства флага (судна) имеет здесь целый ряд преимуществ, таких как известность сторонам договора, постоянство, практичность. Но и *lex loci delicti commissi* тоже претендует на известное первенство: риски морской перевозки опасных грузов глубоко субъективны, поскольку могут быть вызваны совершенно случайными решениями.

Данная формула прикрепления сегодня остается самым распространенным принципом, регулирующим правоотношения, возникающие в сфере деликтов.

Тогда сразу обращает на себя внимание диспозитивность статуса отправителя партии опасных грузов: он распоряжается имуществом на условиях коносамента, выписанного согласно приказу получателя, в пользу поименованного лица, пока не будет установлено иное. В соответствии с Роттердамской конвенцией о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле (от 10 сентября 1998 г., в ред. от 31 октября 2008 г.) обеспечительные выплаты грузовладельцу следует уже разделить с перевозчиком.

Грузополучатель вынужден оплачивать расходы из договора перевозки, морского предприятия в целом, за вычетом избыточных для него убытков немедленной выгрузки товарной партии с целью нейтрализации возникающих рисков. Ему намного проще выплатить по аварийному бонду, погасить тем самым долю затрат от общей аварии, одновременно признавая перевозку реальным фактом. Тот же грузовладелец постоянно оплачивает общеаварийные расходы, в соответствии с так называемой «оговоркой Джейсона» (*New Jason Clause*) о компенсациях по любому взносу, неважно кем и когда он был совершен. Хотя, следуя логике ст. 293 Кодекса торгового мореплавания РФ, такие поступления вносятся вне сборов общего морского предприятия.

«Закон государства флага судна» в этой связи формирует своего рода юридическое пространство, ориентир, отражающий диалектическое единство способов защиты прав. Однако предвидима и его уязвимость, если вместо того, чтобы воспроизвести те или иные институциональные нормы, данная коллизионная привязка репродуцирует одни лишь контрольные функции. Едва ли стоит тогда рассчитывать на предсказуемость правового регулирования — коллизионная норма

не разрешает конкретной ситуации. Суд вынужден взвешивать *pro et contra*, защищаемые различными правовыми системами интересы и ценности, определяя те немногие, которые могут считаться нормами поведения в том или ином случае.

Типология правопонимания призвана тогда отразить «локализаторскую» модель частноправовых отношений, а *lex banderae*, очевидно, обладает право-наделительными функциями, неважно — определяется ли их содержание субъектами хозяйствования по закону, или согласно договору. Прослеживается и сугубо легистский подход, как установление положительного значения закона, правовая сила которого сразу признается неоспоримой.

Для судовладельцев наличие у судна определенного флага указывает на объективную возможность заключить сделку в избранном месте и в запланированное время. Неблагоприятные последствия минимизируются, (локализуются) той правовой системой, которая предоставляет новому кредитору максимум гарантий состоятельности договора. Вместе с тем процентная ставка предпринимательских рисков, переменные прибыли, собственный капитал, а также убытки в таком контракте не определены, контрагенты устанавливают их самостоятельно, зачастую в ущерб своим собственным интересам.

В то же время алгоритм преодоления рисков так называемой титульной группы изобилует пока сложными оценочными понятиями. Согласно ст. 430 Гражданского кодекса РФ, выступи к моменту появления такого риска один из контрагентов с офертой, предложением заключить договор о доверительном управлении имуществом, пространственные, персональные пределы правового регулирования (данного контракта) все равно будут закладываться строго третьим лицом.

Имеет смысл, что называется, расставить акценты. Лицо, распоряжающееся активами, материальными, нематериальными, движимыми, недвижимыми, в вещах ли, либо только в правах требования, владеет ими по праву справедливости. Этим оно и отличается от номинального держателя титула.

Более того, уступка правомочий (определяемых в том числе и формулой прикрепления «закон государства флага судна») едва ли влечет за собой утрату права собственности хотя бы потому, что данными правомочиями не исчерпывается. Здесь трудно усмотреть и оттенки традиционного отчуждения — это своего рода проявление доверия, основанное на классической римской максиме: *nemo plus iuris ad alienum transferre potest, quam ipse habet* (лат. никто не может передать другому больше прав на вещь, чем имеет сам). По мнению Е. А. Суханова, приобретение прав отнюдь не производно от того, каким именно образом их держатель обусловил переход вещных обременений, а также обязанностей к правопреемнику⁹.

Между тем согласно Резолюции Ассамблеи UNEP (Программа ООН по защите окружающей среды) CHW. 14/11/INF от 27 июля 2018 г., где обобщаются заключительные материалы четырнадцатой сессии (совещания) открытого состава Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, при определении компетентного правового порядка предлагается обозначить границы применения договорного статута вместо вещного. В соответствии с Резолюцией Ассамблеи UNEPCHW. 15/11/INF от 10 мая 2019 г., контрактные

⁹ Суханов Е. А. Вещное право : научно-познавательный очерк. М. : Статут, 2017. С. 91.

условия названы решающими. В самом деле, законодатели одной страны придают задатку значение самостоятельной меры ответственности, тогда как в другой правовой системе настаивают на первоочередном погашении основного долга.

Подводя итог, стоит отметить, что эффективность правоприменения рассматривается в плоскости таких признаков, как осуществимость позитивных целей права и средств их достижения, включая реализацию юридических норм, где наряду с существующими вполне могут быть обозначены и предполагаемые правоотношения. Скажем, обладание партией опасного груза в контексте фактического владения имуществом подтверждается оплатой открытой страховой квитанции (*always open covers*), но только когда она заменит собой квитанцию группы *open covers*, свидетельствуя тем самым о получении страхового сертификата либо брокерского ковер-нота.

Уместно ли вести здесь речь о локализации правоотношений посредством применения института автономии воли сторон? Согласование воли внедоговорным обязательствам не присуще. Предпосылки возмещения закладываются непосредственно противоправными действиями делинквента. Риски определяются юридически, оплата услуг на их покрытие заблаговременно внесена.

В связи с этим выбор применимого права сторонами допускается только после возникновения вещных прав *numerus clausus*, что логично, особенно если постулируемо жесткий характер вводимых ограничений видится единственно возможным способом противостояния деликтам. Вместе с тем стороны обычно исходят из регулирования конкретных правоотношений. Их контрагентами являются профессиональные коммерсанты. Едва ли принципиально, на какие отношения в конечном итоге распространится избранный ими правопорядок, главное, чтобы он был связан с договором: либо прямо, либо косвенно.

Однако, допускает Е. А. Абросимова, контракт может уподобиться шаблону, упомянутый там правопорядок будет применяться лишь потому, что он заявлен как одно из договорных условий, тем самым считается обязательным¹⁰.

Согласно Гражданскому кодексу РФ, общие положения об автономии воли распространяются также и на внедоговорные обязательства (ч. 6 ст. 1210), если потерпевшая сторона и причинитель ущерба не предусмотрели в контракте оговорку, обозначающую иные границы правоприменения (ч. 4 ст. 1219).

Подразумеваемое соотношение юрисдикций имплементирует, в свою очередь, правовой институт бенефициарного владельца (*beneficial owner*), изначально возникший в странах общего права. Континентальная правовая система придерживается практики придания доверительному собственнику правового статуса выгодоприобретателя: вероятность невосполняемой утраты (вещей) высока, экономические риски распространяются и на предпринимательские отношения. Отсюда — рецепция опыта, предположим германского законодательства, означает, что заинтересованное лицо больше не может извлечь выгоды из заключаемой им сделки по приобретению имущественных прав (ст. 903 ГГУ). Подобным образом определяются не только пределы экспансии межотраслевых связей, отдельных институтов частного права, но и тот затратный риск, которому подверглось судно.

¹⁰ Абросимова Е. А. Внедоговорные обязательства в МЧП и косвенная автономия воли // Право и экономика. 2016. № 6. С. 55—62.

Французский законодатель высказывается весьма близко по содержанию, хотя и стремится упрочить не права владения, распоряжения имуществом, а сферу действия обязательственного статута. Перевозчик партии опасных грузов, следуя логике ст. 2011 ФГК, обязывается относиться к нему как к предоставленному, согласно договору, имуществу, такой контракт выполняется безупречно точно. В соответствии со ст. 2033 ГК Франции, по отношению к перевозчику инкорпорируются нормы материального права, производные от тех, которые применяются для третьих лиц в договоре. Правомочия грузоотправителя квалифицируются достаточно широко, включая и право получателя товарной партии на присуждение покупной цены.

Как сформулировано в ст. 1095 ГК Испании (с учетом дополнений, а также изменений от 2 июля 2013 г.) приобретатели реализуют свои полномочия на владение, для чего и обращаются к покупателю с требованием о вручении им имущества, согласно так называемой превентивной заметке. Непреходящим ее началом стала римская максима *ius ad rem* — «защита предоставляется, права должны быть получены, несмотря на то, что элементы, требуемые для этого законом, по большей части отсутствуют». Право той страны, согласно которой имущество было приобретено, дополняется правопорядком, позволяющим сохранить данную вещь, пока не внесена полная ее стоимость.

В то же время выдача регистрационного свидетельства указывает на формально-логические решения в той нормативной системе, что наиболее соответствует последовательности всех предпринимаемых процедур. Согласно ст. 16 и 24 ГК Португалии (ред. от 12 февраля 2019 г.) иностранные правотворческие акты здесь действуют, пока законом данной страны не будет установлено обратное. Формируются правовые институты смешанной природы, где отличительные признаки вещи рассматриваются как свойства обязательства, сохраняя при этом свою правовую идентичность.

Различия между публичными, а также частными интересами при регистрации судна приобретают весомое значение. Нормы национального законодательства конструируют юридический режим, формально — в интересах субъектов хозяйствования. Проводником его является суверенная воля государства, с целью применения *pacta sunt servanda* (лат. договоры должны соблюдаться). Форма сделки тогда устанавливается согласно *lex causae* (правопорядку, с которым она наиболее тесно связана).

Договор об оказании услуг в пользу реестродержателя допускает исполнение обязательств не кредитору, а третьему лицу. Однако судовладелец и в данном контракте, и в договоре о морской перевозке опасных грузов вполне обоснованно поименован как принципал. Заключи он производный договор (о балансовой сумме требований по производным финансовым инструментам), и позиции бенефициара немногим станут отличаться от агентских, включая состав долговых обязательств.

На этом фоне национальные судовые регистры лишний раз должны укрепить свои позиции. Между тем минимизация рисков эксплуатационных расходов осуществляется под эгидой «удобного флага». Конечно, в сопоставлении с классическим *lex banderae*, «свободный флаг» далек от финансовой стабильности. Тем не менее открытая регистрация представляет собой один из компонентов

юридического фундамента чистоты сделок, заключаемых без обременения обеспечительной уступки.

Так и формируется высококонкурентная среда морской перевозки опасных грузов, куда оказывается вовлечено подавляющее большинство отраслевых экономических игроков: владельцы судов, банки, рейтинговые страховые компании, классификационные общества, операторы судоходных дистанций.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Абросимова Е. А.* Внедоговорные обязательства в МЧП и косвенная автономия воли // *Право и экономика*. — 2016. — № 6. — С. 55—62.
2. *Богданов Д. Е.* Влияние аддитивных технологий на определение модели деликтной ответственности оператора онлайн-платформы // *Lex russica*. — 2020. — № 7. — С. 65—76.
3. *Вайпан В. А.* Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности : монография. — М. : Юстицинформ, 2020.
4. *Валеев Р. Г.* Правовая институционализация и институты права: концептуальная модель // *Lex russica*. — 2020. — № 4. — С. 103—116. 4.
5. *Доронина Н. Г., Семилютин Н. Г.* Договорные механизмы в публичном праве: роль договорного регулирования имущественных правоотношений // *Журнал российского права*. — 2019. — № 5. — С. 40—55.
6. *Кельзен Г.* Чистое учение о праве / пер. с нем. М. В. Антонова, С. В. Лезова. — 2-е изд. — СПб. : Алеф-Пресс, 2015.
7. *Мильков А. В.* Заметки к вопросу о принципах гражданско-правовой ответственности // *Закон*. — 2018. — № 11. — С. 71—79.
8. *Норт Д.* Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / пер. с англ. А. Н. Нестеренко ; предисл. и науч. ред. Б. З. Мильнера. — М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997.
9. *Суханов Е. А.* Вещное право : научно-познавательный очерк. — М. : Статут, 2017.
10. *Raz J.* The Authority of Law. — 2nd ed. — Oxford, 2008.