

Р Е Ц Е Н З И Я

на выпускную квалификационную работу студентки
2 курса магистратуры Ярмолович Ольги Геннадьевны
на тему "Правовые проблемы модификации унифициро-
ванного регулирования ответственности морского
перевозчика"

Учитывая, что на долю морского перевозчика приходится большая часть различных обязанностей, возникающих у участников морской перевозки, а также принимая во внимание большое значение морских перевозок грузов, можно утверждать, что тема выпускной квалификационной работы О.Г.Ярмолович, безусловно, актуальна.

Автор работы подробно рассмотрела проблемы унификации норм международного морского права, регулирующие морскую перевозку грузов, охарактеризовала основные конвенции, применяемые в этой сфере, всесторонне проанализировала Конвенцию ООН 2008 года и соотношение её норм с нормами других морских конвенций и правилами КТМ РФ 1999 г., обратив основное внимание на ответственность морского перевозчика и условия его освобождения от ответственности.

Выводы, обобщения и предложения, сделанные в работе, достаточно обоснованы и сомнений не вызывают.

В качестве замечаний можно указать на следующее:

1) В главе 1, анализируя "каталог исключений", предусматривающий случаи освобождения перевозчика от ответственности за ущерб грузу, автор исходит из общей нормы, что судно с грузом должно быть мореходным. Такое состояние подтверждается наличием на нем Свидетельства о минимальном составе экипажа. Комитет по безопасности на море международной морской организации (ИМО) 5 июля 1996 г. принял Резолюцию о судовых вахтах, которая допускает сокращение численности экипажей морских судов с 18-20 человек до 4 человек. Вряд ли экипаж из 4 человек может считаться достаточным, чтобы судно было "мореходным", даже если на нем есть Свидетельство о минимальном составе экипажа.

2) Рассматривая правило о навигационной ошибке, автор, с одной стороны, согласна с Гаагскими правилами, признающими навигационную ошибку в отличие от Гамбургских правил, где ее нет, но, с другой стороны, автор допускает возможность разграничения между судовождением и управлением судном. Видимо, следовало бы указать, что судовождение является основной составной частью управления судном, а поэтому навигационная ошибка возможна как в том, так и в другом случае.

Указанные замечания не умаляют достоинств работы, за которую её автор заслуживает высокой оценки.

Рецензент -

д.ю.н., проф.

каф.межд.права

20 апреля 2012 г.

 И.С.Марусин