

ОТЗЫВ

**члена диссертационного совета Талимончик Валентины Петровны на
диссертацию Рождественской Марии Кирилловны на тему
«Международно-правовое регулирование ограничения ответственности
классификационных обществ», представленную на соискание ученой
степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.10 –
международное право; европейское право**

Диссертационное исследование М.К. Рождественской написано на актуальную для науки и практики международного права тему. Существующие международно-правовые акты в области безопасности мореплавания недостаточно учитывают деятельность классификационных обществ. Проблема ограничения ответственности классификационных обществ стоит крайне остро в связи с участившимися исками к ним ввиду происшествий на море. Если судовладельцы, перевозчики несут ограниченную ответственность, то ответственность классификационных обществ согласно международно-правовым актам ограничена быть не может. При этом классификационные общества не осуществляют непосредственную эксплуатацию судна, не извлекают из нее доходов, они только подтверждают соответствие судна требованиям безопасности, установленных международно-правовыми актами.

Международно-правовые акты, затрагивающие деятельность классификационных обществ, весьма немногочисленны. Например, ст. 21 Директивы N 2016/1629 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О технических требованиях к судам внутреннего водного плавания, об изменении Директивы 2009/100/ЕС и отмене Директивы 2006/87/ЕС» от 14 сентября 2016 года указывает, что Европейская Комиссия должна принять

09/2-97 от 09.11.2017

имплементационные акты в целях признания классификационного общества, отвечающего критериям, перечисленным в Приложении VI, или аннулирования признания в соответствии с процедурой, установленной в параграфах 2 и 3 указанной статьи. Данные имплементационные акты должны приниматься в соответствии с консультативной процедурой, указанной в статье 33(2).

Резолюция N MSC.350(92) Международной морской организации «Поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками» от 21 июня 2013 года устанавливает, что Администрация предоставляет полномочия организациям, упомянутым в правиле I/6, включая классификационные общества, в соответствии с положениями указанной Конвенции и Кодекса о признанных организациях (Кодекс ПО), состоящего из части 1, части 2 (положения которых рассматриваются как обязательные) и части 3 (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятого ИМО резолюцией MSC.349(92), с поправками, которые могут быть внесены ИМО.

По существу, регламентация деятельности классификационных обществ ограничивается Кодексом о признанных организациях, принятым ИМО, и отдельными актами в рамках ЕС.

Следует отметить недостаточную исследованность темы диссертации в отечественной правовой доктрине, где она затрагивалась только в отдельных статьях. Диссертация основана преимущественно на зарубежных исследованиях (Э. Антапассис, И. Баатс, Ю. Базедов и др.). Следовательно, можно признать безусловную научную новизну темы рассматриваемого исследования.

С учетом новизны темы исследования была поставлена цель исследования: на основе анализа международно-правового и национально-правового регулирования, сложившейся судебной практики и существующей научной доктрины выявить особенности юридической ответственности классификационных обществ, определить состояние международно-

правового регулирования ограничения ответственности классификационных обществ, обосновать необходимость ограничения ответственности классификационных обществ, а также выработать предложения и рекомендации по совершенствованию международно-правового регулирования ограничения ответственности данных организаций. Однако в формулировке цели исследования весьма категорично поставлена проблема обоснования необходимости ограничения ответственности классификационных обществ, хотя далее в исследовании автор отвечает на вопрос, существует ли такая необходимость (С. 49-63).

Для достижения цели исследования были поставлены следующие задачи: проанализировать понятие «классификационное общество» и исследовать особенности юридической ответственности классификационных обществ; путем анализа и обобщения существующих международно-правовых актов, регулирующих деятельность классификационных обществ, выявить состояние международно-правового регулирования ограничения ответственности данных организаций; посредством анализа действующих международных конвенций об ограничении ответственности выяснить, применимы ли их положения к классификационным обществам; на основе анализа и обобщения судебной практики и особенностей правового регулирования ответственности классификационных обществ в различных государствах определить характерные черты правоотношений, связанных с ответственностью данных организаций; представить основания ограничения ответственности классификационных обществ и разработать предложения и рекомендации по международно-правовому регулированию ограничения ответственности классификационных обществ. Поставленные задачи исследования в полной мере соответствуют не только заявленной теме диссертации, но и научной специальности, по которой подготовлена диссертация. Они предполагают весьма тщательное исследование международно-правовых актов. Анализ национального законодательства и судебной практики проводится с целью выработки предложений по

международно-правовому регулированию ограничения ответственности классификационных обществ, которое на момент написания диссертации представлено фрагментарными, разрозненными положениями в международных актах.

Автор весьма тщательно отнесся к раскрытию темы исследования.

Понятие «классификационное общество» исследовано автором как в историческом, так и в теоретическом, а также прикладном аспекте. История классификационных обществ уходит своими корнями в XVIII в. В 1760 г. по инициативе страховой корпорации Ллойд возникло классификационное общество Регистр Ллойда (Lloyd's Register). Страховщикам были необходимы достоверная информация, а также подразделение судов на категории в соответствии со страховыми рисками – так возникли классификационные общества, независимые организации, призванные разрабатывать и обеспечивать выполнение высоких технических стандартов проектирования, производства, постройки и ремонта судов в интересах судовладельцев, страховщиков и других участников морского судоходства. В историческом контексте для классификационных обществ важным является 1968 г. – год создания Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), международной неправительственной организации, призванной унифицировать стандарты и процедуры работы классификационных обществ. Исследование исторического контекста деятельности классификационных обществ позволяет определить их сущность и признаки на всем протяжении их исторического развития.

Не менее основательно исследование теоретических аспектов понятия классификационного общества (Р. Кляйн и Дж. Сейвил; Ю. Базедов и В. Вурмнест; Н. Лагони). На основе обобщения международных договоров автором обоснован вывод о том, что международные договоры не содержат определения понятия «классификационное общество». Не менее значимо обращение к актам МАКО для определения признаков классификационного общества. Автор также учитывает Кодекс по осуществлению документов

ИМО и Кодекс о признанных организациях ИМО, который был принят в июне 2013 г. на 92-й сессии Комитета по безопасности на море ИМО и вступил в силу 1 января 2015 г. вместе с соответствующими поправками к Правилу XI-1/1 Конвенции СОЛАС-74 (Резолюция MSC.350 (92)) и поправками к КГМ 66/88 (Резолюция MSC.356(92)). На уровне ЕС деятельность классификационных обществ регулируется Регламентом (ЕС) № 391/2009 и Директивой 2009/15/ЕС, устанавливающими мероприятия, которые должны проводить государства-члены и организации, связанные с проверкой и освидетельствованием судов, для подтверждения их соответствия международным конвенциям. Столь тщательный анализ международных актов позволил автору сформулировать определение классификационного общества.

Значимым для науки является авторский вывод о том, что деятельность классификационных обществ в публичном и частном интересе сложно разграничить, в том числе, потому, что, во-первых, классификационные и конвенционные требования тесно взаимосвязаны и могут совпадать, а конвенционные и классификационные освидетельствования нередко проводятся одновременно и охватывают одни и те же объекты технического наблюдения. Во-вторых, несмотря на наличие у классификационных обществ правил, разработанных ими на базе имеющегося опыта проведения освидетельствований, государства флага предписывают детальный порядок проведения освидетельствований судов от своего имени. В-третьих, судовладелец обязан сообщать администрации флага о любых проблемах, связанных с конвенционными освидетельствованиями, а также о состоянии судна, если таковое может повлиять на процесс оказания данных услуг.

Весьма фундаментальным является исследование автором концепции ответственности классификационных обществ. В частности, автор обращается к англо-американскому праву, которому известна такая разновидность договорной ответственности, как ответственность за непреднамеренное введение в заблуждение (*negligent misrepresentation*). В

качестве примера приводится дело Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping. Владелец затонувшего круизного судна «Sundancer» предъявил иск к классификационному обществу American Bureau of Shipping, утверждая, что судно не затонуло бы, если бы ответчик не ввел судовладельца в заблуждение. В иске было отказано на основании того, что классификационное свидетельство не может считаться гарантией надлежащей постройки судна.

Автором также проанализирован такой вид ответственности за нарушение договорных обязательств, как возмещение убытков в связи с подразумеваемой гарантией профессионального выполнения работы (*right of indemnity based on an implied warranty of workmanlike performance*). В качестве примера приведены прецеденты the Great American и the Amoco Cadiz с целью критики «доктрины Райана».

При рассмотрении проблемы деликтной ответственности автор приводит дело о гибели танкера «Erika», когда против классификационного общества RINA предъявились иски со стороны фрахтователя судна, ряда регионов, пострадавших от загрязнения нефтью, природоохранных организаций, союза потребителей и т.д.

Обращение к ряду судебных прецедентов позволило автору выявить сложности, связанные с унификацией правил об ответственности классификационных обществ в международном праве.

Вывод автора о необходимости ограничения ответственности классификационных обществ основан не только на анализе судебной практики, но и доктрины (Э. Антапассис, Л. Ист, Ф. Буассон, Х. Хонка, Ш. Дурр). Данный вывод может также подтверждаться концепцией канализирования ответственности (в зарубежной доктрине она носит название *legal channeling*), закрепленной, в частности, в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Суть её заключается в том, что ответственность за причиненный ущерб возлагается исключительно на одно лицо (например, на

судовладельца), независимо от того, причинен вред им самим или иными лицами.

Не менее значимой в научном плане является разработка проблемы ограничения ответственности лиц, участвующих в торговом мореплавании. Первым международно-правовым актом, направленным на достижение единообразия национально-правовых норм об ограничении ответственности, стала Международная конвенция об унификации некоторых правил об ограничении ответственности собственников морских судов от 25 августа 1924 г. В том же году была принята, а 2 июня 1931 г. вступила в силу Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. Если Брюссельская конвенция 1924 г. была направлена на ограничение ответственности собственника судна, основной целью Гаагских правил была защита интересов отправителя. Гаагские правила действуют с поправками, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 г. и Протоколом от 21 декабря 1979 г. (далее – Гаагско-Висбийские правила).

Еще один международный договор, регулирующий международную морскую перевозку грузов, – Конвенция ООН о морской перевозке грузов (далее – Гамбургские правила) от 30 марта 1978 г., которая вступила в силу с 1 ноября 1992 г. В отличие от Гаагско-Висбийских правил, где лимит ответственности определяется точно фиксированной суммой в расчете на одну упаковку груза или грузовое место, Гамбургские правила предусматривают такое ограничение не только перед контрагентом по договору, но и перед третьими лицами.

Важное значение также имеют положения Международной конвенции об ограничении ответственности собственников морских судов 1957 г., и заменившей ее Международной конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям от 19 ноября 1976 г. (далее – Лондонская конвенция 1976 г.), в которой был сохранен тот же круг требований, по которым ответственность может быть ограничена, но в то же время внесены значимые изменения в части увеличения пределов ответственности, расширения круга

лиц, обязанных нести ответственность и имеющих право на ее ограничение и т.д.

Перевозки пассажиров и их багажа стали предметом Международной конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 г. (далее – Афинская конвенция). Афинская конвенция восприняла большинство ранее выработанных международно-правовых норм о морских пассажирских перевозках: принцип ответственности за вину, ограничение предела ответственности перевозчика, срок исковой давности в два года.

Результатами аварии либерийского танкера «Торри Каньон», нанесшей значительный вред экологии, стали подготовка ИМО при содействии Международного морского комитета и принятие Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 г. и Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью от 18 декабря 1971 г. Помимо вышеуказанных конвенций, ответственность за загрязнение моря нефтью регулируется Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 г.

Проведенный автором анализ показал, что в международном морском праве действует сложившаяся система ограничения ответственности.

Следует полностью согласиться с основным тезисом диссертации: в современном международном морском праве ограничена ответственность перевозчика и судовладельца, правовые предписания в отношении которой могут быть использованы и при унификации норм об ответственности классификационных обществ.

Вопрос ограничения ответственности классификационных обществ весьма тщательно разработан автором. Автором предлагаются различные варианты решения проблемы: 1) международно-правовое регулирование ограничения ответственности может обеспечиваться путем внесения поправок в действующие международные соглашения, регулирующие ограничение ответственности, при этом рассмотрена возможность внесения

поправок в конвенции ИМО, например, в Лондонскую конвенцию 1976 г. или Конвенцию о гражданской ответственности 1969 г.; 2) международно-правовое регулирование ограничения ответственности классификационных обществ может быть осуществлено путем внесения пункта об ограничении ответственности в Кодекс о признанных организациях; 3) применение положений Конвенции о гражданской ответственности 1969 г., измененной Протоколом 1992 г. (пп. (б) п. 4 ст. 3). Учитывая недостатки существующих механизмов международно-правового регулирования, вполне обоснованным представляется вариант регламентации ограничения ответственности классификационных обществ путем разработки специального международно-правового акта об ограничении ответственности классификационных обществ либо путем разработки международно-правового акта об унификации норм об ограничении ответственности по обязательствам, возникающим в сфере торгового мореплавания.

Не остались без внимания автора и сложности, с которыми должна будет столкнуться унификация норм об ограничении ответственности классификационных обществ. В главе третьей диссертации исследовано соотношение международно-правового и национального регулирования договорной и внедоговорной ответственности классификационных обществ.

При осуществлении своей деятельности классификационные общества вступают в договорные отношения с целым рядом субъектов: с судовладельцами, судостроительными верфями, проектными бюро, изготовителями судового оборудования. Правовые системы государств демонстрируют разные подходы к ограничению договорной ответственности. В соответствии со ст. 1152 ГК Франции «судья может официально уменьшить или увеличить взыскание, которое было назначено, если оно явно чрезмерно или незначительно. Всякая иная оговорка считается недействительной».

В соответствии с английским гражданским правом должник несет безусловную ответственность за неисполнение или ненадлежащее

исполнение договорного обязательства. Ответственность при этом может быть ограничена лишь теми пределами, которые обозначены в договоре.

Весьма показателен прецедент, связанный с судном «Sundancer». Через 13 дней после первого официального круиза в ходе третьего рейса «Sundancer» сел на мель около побережья Британской Колумбии, получив пробоину в корпусе. В итоге лайнер был отбуксирован в док, где были эвакуированы 500 пассажиров. В ходе эвакуации судно получило большой крен, в результате чего некоторые из пассажиров получили травмы. Судовладельцы предъявили иск к классификационному обществу, утверждая, что затопление судна было вызвано дефектами, нарушающими его водонепроницаемость. В соответствии с их заявлением освидетельствование и экспертиза проекта, проведенные классификационным обществом, должны были выявить эти дефекты.

Суд отказал в удовлетворении иска на том основании, что судовладелец не имеет права полагаться на классификационное свидетельство как на гарантию надлежащей постройки судна. Судья Дж. Прат обратил внимание на большую несоразмерность между тарифами за услуги классификационного общества (85 тыс. долл. США) и возмещением, которое хочет получить судовладелец (264 млн долл. США). Подобная несоразмерность является серьезным основанием для того, чтобы не подвергать классификационное общество риску привлечения к такой ответственности. Судья отметил, что данные организации не могли бы продолжать свое существование, если бы приняли на себя ответственность в таком объеме.

Национальные правовые системы допускают условия договоров об ограничении ответственности с учетом таких категорий, как добросовестность, разумность и справедливость. В ст. 7.1.6 Принципов международных коммерческих договоров УНИДРУА 2010 г. говорится, что «оговорка, которая ограничивает или исключает ответственность одной стороны за неисполнение или допускает, чтобы одна сторона произвела

исполнение, существенно отличающееся от того, что другая сторона разумно ожидала, не может быть использована, если ее использование привело бы к явной несправедливости, принимая во внимание цель договора».

Также показателен прецедент The Great American Insurance company против классификационного общества Бюро Веритас, в ходе рассмотрения которого судом оценивалась правомерность оговорки, включенной в договор между классификационным обществом и судовладельцем. В данной оговорке Бюро Веритас исключало «любую ответственность за ошибки в оценке или за неосторожность своего технического или административного персонала». Указанная оговорка была признана судом противоречащей публичному порядку.

Следует полностью согласиться с утверждением автора, что в соответствии с принципом автономии воли сторон и свободы договора в договоре между классификационным обществом и контрагентом может быть предусмотрено ограничение или исключение ответственности классификационного общества за ненадлежащее исполнение или неисполнение договора. При этом недопустимо ограничение ответственности классификационного общества за умышленную вину, а в ряде случаев и за вину в форме грубой неосторожности. Договорные условия об ограничении ответственности должны соответствовать принципам справедливости, добросовестности и разумности и не должны содержать положений, которые несоразмерно ущемляют права контрагента.

В аспекте деликтной ответственности показателен пример из судебной практики, связанный с танкером «Находка». Танкер Приморского морского пароходства «Находка» разломился надвое во время шторма в Японском море в 80 милях от побережья префектуры Шимане, Япония. На борту находилось 19 тыс. тонн дизельного топлива, перевозимого из Китая на Дальний Восток России. Приблизительно 6200 тонн груза вытекло в море – это превратилось в крупнейшую для Японии экологическую катастрофу, вызванную разливом нефти. Иски о возмещении ущерба в размере 192 млн

фунтов стерлингов были предъявлены судовладельцу Prisco Traffic Limited, его страховщику UK P & I Club и Международным фондам для компенсации при загрязнении нефтью (IOPC Funds) 1971 и 1992 гг. Общая сумма, которую могли возместить фонды, составляла 120 млн. Поскольку сумма возмещения превышала эту цифру, выплаты потерпевшим должны были быть ограничены 80% доказанных убытков. В свою очередь фонды предъявили иска в японском суде против судовладельца Prisco Traffic Limited, Приморского морского пароходства, Российского морского регистра судоходства и страховщика UK P & I Club. Ответчики оспорили предъявленные им требования. В результате подписания мирового соглашения UK P & I Club выплатил 17 млн пострадавшим, а также возместил расходы фондов в размере 27,3 млн фунтов стерлингов и судебные издержки в размере 3,6 млн фунтов стерлингов.

Не менее интересны примеры деликтной ответственности классификационного общества перед третьими лицами (дела Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping; Marc Rich & Co. A.G. v. Bishop Rock Marine Co. Ltd.; Otto Candies L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp).

В диссертации содержится глубокий анализ судебной практики, учитывающий обстоятельства дел и правовые позиции судов.

В диссертационном исследовании Рождественской М.К. необходимо отметить научную и практическую значимость результатов, полученных автором.

Так, научную значимость имеет авторское определение классификационного общества: «классификационное общество – независимая организация, осуществляющая техническое наблюдение и классификацию судов и морских сооружений, по результатам которых она выдает свидетельства об их соответствии своим правилам по классификации или свидетельства о соответствии международным договорам от имени морских администраций государств.» Данный вывод обоснован в пар. 1.1. диссертации, обладает достоверностью и новизной.

Ряд значимых предложений, обладающих достоверностью и новизной, позволил автору в главе второй диссертации весьма тщательно рассмотреть международно-правовое регулирование режима ответственности классификационных обществ. Во-первых, автором выявлены причины, в силу которых существует объективная потребность в международно-правовом регулировании статуса, деятельности и ответственности классификационных обществ. В число этих причин входят: 1) объективная потребность обеспечения баланса в системе ответственности лиц, осуществляющих деятельность в сфере торгового мореплавания; 2) противоречие между ограниченной ответственностью судовладельцев, обязанных обеспечивать мореходное состояние судна, и неограниченной ответственностью классификационных обществ, которые только оказывают содействие в обеспечении мореходности; 3) расширение сферы действия принципа канализирования ответственности применительно к эксплуатации источников повышенной опасности; 4) специфика правового положения классификационных обществ в системе отношений в сфере торгового мореплавания; 5) увеличение затрат судовладельцев в связи с возможными изменениями технических и организационных требований классификационных обществ.

Во-вторых, автором предложена концепция международно-правового акта в области ответственности классификационных обществ, которая раскрывается в параграфе 2.4. диссертации. В основу предлагаемого международно-правового акта об ограничении ответственности, по мнению автора, должны быть положены следующие основные принципы: неприменимость абсолютной ответственности; регулирование ограничения ответственности за выполнение деятельности как в публичном, так и в частном интересе; целесообразность четкого обозначения оснований и условий наступления ответственности; обеспечение баланса интересов сторон и недопустимость ущемления прав пострадавшей стороны; установление соразмерных с потенциальным ущербом пределов

ответственности. В частности, в отношении установления пределов ответственности предлагается взять за основу положения действующих конвенций об ограничении ответственности иных участников системы торгового мореплавания.

Автор совершенно справедливо указывает на недостатки Федерального закона № 297-ФЗ от 3 ноября 2015 г. «О юрисдикционном иммунитете иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации», который в ст. 13 «Неприменение судебного иммунитета в отношении споров, связанных с эксплуатацией судна» указывает, что «под спорами, касающимися эксплуатации судна, понимаются споры в отношении... поставок, ремонтных и других работ, оказания услуг, касающихся судна». Между тем, освидетельствование судов и выдача свидетельств об их соответствии положениям международных конвенций, выполняемые морскими администрациями государств или классификационными обществами от их имени, не могут охватываться понятием «эксплуатация судна» (содержащемся в Законе от 3 ноября 2015 г.), поскольку данная деятельность относится к осуществлению суверенных прерогатив государства. Предложения по изменению указанного Закона, содержащиеся в параграфе 3.3. диссертации, являются обоснованными, и заслуживают серьёзного внимания со стороны законодателя.

Следует отметить весьма обширную базу исследования – широкое привлечение работ иностранных авторов, уместные ссылки на судебную практику, тщательный анализ международно-правовых актов.

Однако по диссертационному исследованию могут быть сделаны отдельные замечания дискуссионного характера.

1. Нельзя согласиться с мнением автора, вытекающим из рассуждений на С. 42-43 диссертации, что по соглашениям с морской администрацией государств о делегировании классификационным обществам полномочий по проведению освидетельствований классификационные общества несут договорную, гражданско-правовую ответственность.

Соглашения с морской администрацией государств о делегировании классификационным обществам полномочий весьма близки по своей правовой природе к административному договору, который весьма тщательно исследован в правовой доктрине (Н.В. Балицкая, А.В. Демин, Т.С. Красильников, А.С. Ротенберг и др.). Не может быть одинаковой природа ответственности по соглашению с морской администрацией государств и договору с судовладельцем или судостроительной верфью.

2. На С. 171-174 диссертации недостаточно аргументирована мысль автора о том, что в соответствии с Конвенцией ООН о юрисдикционных иммунитетах государств и их собственности от 2 декабря 2004 г. при выполнении работ от имени государства классификационные общества наравне с государством могут пользоваться иммунитетом от юрисдикции в судах других государств. Автором учтена только ст. 2 Конвенции. При этом не учтено положение п. 1 ст. 16 Конвенции: если соответствующие государства не договорились об ином, государство, которое является собственником судна или эксплуатирует его, не может ссылаться на иммунитет от юрисдикции при разбирательстве в суде другого государства, который обычно обладает компетенцией рассматривать дела, касающиеся эксплуатации этого судна, если в момент возникновения факта, послужившего основанием иска, это судно использовалось в иных целях, чем государственные некоммерческие цели.

Диссертация в целом является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение задачи, имеющей значение для развития международного права.

Диссертация написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку.

Предложенные автором диссертации решения аргументированы и оценены по сравнению с другими известными решениями.

Основные научные результаты диссертации опубликованы в рецензируемых научных изданиях.

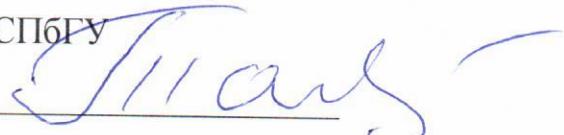
Диссертация Рождественской Марии Кирилловны на тему «Международно-правовое регулирование ограничения ответственности классификационных обществ» соответствует основным требованиям, установленным Приказом от 01.09.2016 № 6821/1 «О порядке присуждения ученых степеней в Санкт-Петербургском государственном университете», соискатель Рождественская Мария Кирилловна заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.10 – международное право; европейское право.

Член диссертационного совета

доктор юридических наук, доцент,

доцент кафедры международного права СПбГУ

Талимончик Валентина Петровна



07 ноября 2017 года