

СУЧАСНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН З МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Микита І. Р.,

*молодший науковий співробітник відділу міжнародного приватного права та порівняльного правознавства
НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України*

У статті розглядаються особливості правового регулювання договірних відносин у сфері міжнародних морських перевезень як інституту міжнародного приватного права, що здійснюється за допомогою його колізійного та матеріального-правового методу.

Ключові слова: міжнародне приватне право, міжнародні морські перевезення, колізійний метод, матеріально-правовий метод.

Актуальність даної теми пов'язана з потребою правового врегулювання міжнародних морських перевезень, а саме їх договірно-правової бази. Однією з найпоширеніших проблем розвитку міжнародного торговельного мореплавства є те, що деякі відносини, які виникають у ході здійснення міжнародної торгівлі, стають предметом регулювання міжнародного приватного права. Недоцільно розглядати договірні відносини у сфері міжнародних морських перевезень лише зі сторони цивільного та господарського права. Кодекс торговельного мореплавства України через свою неефективність не має безпосереднього впливу на групу даних відносин, а міжнародне приватне право в даній сфері ігнорується і наслідком цього є неповноцінне правове регулювання і невирішення спірних правових ситуацій, що виникають у торговельному мореплаванні. Слід врахувати, що міжнародне приватне право має досить об'ємний ряд проблемних питань, що впливають на дані відносини. Тому в цій статті розглядаються механізми застосування основних методів міжнародного приватного права. Метою даного дослідження є пошук шляху вдосконалення як національного, так і міжнародного законодавства стосовно договірних відносин, що виникають при здійсненні міжнародних морських перевезень.

Цьому дослідженню деякою мірою передували праці вітчизняних, російських та інших зарубіжних вчених: Т. В. Аверочкиної, Т. М. Авраменко, І. В. Гетьман-Павлової, М. М. Богуславського, А. Г. Гойбарха, Б. Голдмана, Д. Л. Демюлена, П. Девлін, О. В. Дзери, А. С. Довгерт, Є. В. Додіна, І. С. Зікіна, І. В. Зенкіна, О. С. Іоффе, О. Г. Калкіна, О. Д. Кейліна, О. В. Клепикової, А. С. Кокіна, Є. М. Кондратьєва, С. О. Кузнецова, С. Н. Ландкофа, О. А. Липинської, А. Лоунфельда, В. В. Луця, Л. А. Лунца, Г. З. Мансурова, І. М. Макарова, О. О. Мережко, А. І. Муранова, Я. Рамберга, Є. П. Передерієва, К. С. Пісьменної, І. В. Сасенко, Ю. В. Сергєєва, В. В. Серафимова, Є. Д. Стрельцовой, О. В. Трояновського, О. М. Шемякіна, К. М. Шміткоффа, Д. Якобсона.

Процес застосування колізійних норм у дуже багатьох аспектах має суттєві відмінності від застосування національного права. Він є більш складним, тому що відображає взаємодію різноманітних правових систем і включає у себе дві стадії. На першій стадії необхідно дізнатись, чи колізійна норма взагалі підлягає застосуванню і яка саме і до права якої країни відсилає. Тут виникають наступні правові питання: взаємність, кваліфікація, обхід закону, зворотне відсилання і відсилання до права третьої країни. Друга стадія полягає у застосуванні права, до якого відсилає колізійна норма. Точніше, ця стадія є застосуванням не колізійної норми, а норм матеріального права – національного або ж іноземного. При цьому вже виникають інші питання: публічний порядок і зміст застосованого іноземного права.

Найбільше проблем виникає із законом, обраним особою, яка вчинила правочин (*lex voluntaris*), та являє собою застосування права тієї держави, яку оберуть самі сторони. Дану форму прикріплення ще характеризують як принцип «автономії волі сторін». Пункт 5 ст. 1 Закону України «Про міжнародне приватне право» визначає дане поняття як принцип «автономія волі сторін – це принцип, згідно з яким учасники правовідносин з іноземним елементом можуть здійснити вибір права, що підлягає застосуванню до відповідних відносин» [1].

Концепція автономії волі сторін була заснована французьким колізіоністом Шарлем Демюленом, який вважав, що до зобов'язальних відносин має застосовуватись право, обране сторонами, якщо вибір права відсутній, то він є мовчазним і впливає з обставин справи.

А. С. Довгерт вважає, що Рим I зменшив «гнучкість» колізійного регулювання договірних відносин за рахунок більшої визначеності при застосуванні двох основних принципів: автономії волі сторін та найбільш тісного зв'язку. Щодо автономії волі сторін на відміну від Римської Конвенції, Конвенція Рим I, що встановлювала «*вибір права, що припускається*» (*with reasonable certainty*), пропонує чіткий та ясний вибір, що на думку коментаторів, обмежує суддівську свободу у вирішенні питанні про те, чи відбувся вибір права між сторонами договору у разі відсутності явно вираженої домовленості. У Рим I також не згадується про незалежність вибору права від вибору юрисдикції, що надає можливість припустити, що включення до договору умови про вибір юрисдикції буде достатньою підставою для судді вважати, що сторони договору мали на увазі також і вибір права. Також А. С. Довгерт відмічає, що даний документ не надає можливості сторонам вибрати замість права певної країни *lex mercatoria*. За що Регламент Рим I було розкритиковано, так як з огляду на сучасний розвиток міжнародних торгових відносин практика все більше звертається і використовує концепцію *lex mercatoria* [8, с. 34]. Ми підтримуємо позицію вищезазначеного науковця, що варто враховувати дану концепцію. У Проекті Цивільного

кодексу України, а саме у Книзі восьмій було запропоновано правило, за яким сторони (сторона) не обмежувались вибором права конкретної держави, і що цей вибір може включати вибір права транснаціонального характеру, наприклад, як загальних принципів *lex mercatoria*. Але, на жаль, це правило так і не знайшло свого відображення в національному цивільному праві, що наразі дозволило розвивати договірний механізм і виконання зобов'язань, які виникають у міжнародному приватному праві [9, с. 13].

Сучасне міжнародне приватне право виділяє три підходи до поняття «автономія волі сторін». Перша теорія розглядає автономію волі сторін як принцип міжнародного приватного права, при цьому посиляючись на Преамбулу Резолюції Інституту міжнародного права на Базельській сесії 1991 року «Автономія волі у міжнародних контактах між фізичними та юридичними особами». Друга теорія розуміє автономію волі як колізійну норму або як прив'язку. Л. А. Лунц вважав, що автономія волі сторін не є джерелом колізійного права, а однією з колізійних норм або одним із колізійних інститутів права, встановлених внутрішнім правопорядком держави чи її міжнародними договорами. Третя розуміє під автономією волі сторін інститут національного законодавства, існування якого закріплюється нормами національного права держав та міжнародними договорами. З цієї точки зору, автономію волі сторін слід розглядати як комплекс однорідних взаємопов'язаних норм, що регулюють певну групу відносин, які виникають у сфері міжнародного приватного права [14, с. 179].

Цивілісти розглядають договір морського перевезення як цивільно-правову угоду, а господарники відстоюють думку про те, що він є майновою угодою, яка має визначену господарську мету – переміщення вантажу морським транспортом.

З точки зору цивільного права України, даний договір розглядається як реальний, оскільки він вважається укладеним у момент здачі вантажу перевізнику. Є оплатним і двостороннім, так як здійснюється за певну обумовлену договором плату, і сторони договору наділені взаємними правами та обов'язками. Також він є довгостроковим, бо розрахований на здійснення систематичних перевезень. Сторонами цього договору є перевізник та відправник, одержувач вантажу прирівнюється до учасників договору. Господарське право України зводить даний договір до системи правових умов комерційної експлуатації морських суден, в якій акцентується увага на отриманні прибутку, але потрібно врахувати те, що отримання прибутку не є основною метою такого договору, крім того, сам договір не може бути умовою експлуатації морського судна. Суб'єктами договору морського перевезення вантажу є юридичні та фізичні особи, зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності [10, с. 5].

Багато разів наукою міжнародного приватного права порушувалось питання, що собою являє даний договір. Наприклад, І. М. Макаров вважає, що на сьогодні відсутній єдиний підхід до визначення його змісту. Деякі науковці вважають, що йдеться про єдиний договір, який на практиці виступає у двох формах, а інші дотримуються думки, яка полягає у тому, що договір морського перевезення та зовнішньоекономічний договір (контракт), який пов'язаний з морським перевезенням, є двома зовсім різними договорами. Починаючи з радянських часів, науковці намагались визначити правову природу договору морського перевезення [11, с. 78].

Вперше на міжнародному рівні поняття договору морського перевезення було частково визначено у Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року, а зокрема п. б ст. 1, де зазначено, що під договором морського перевезення розуміється той договір, який є засвідчений коносаментом чи будь-яким іншим подібним документом і є підставою для здійснення морського перевезення вантажу [2]. Конвенція ООН про морські перевезення вантажів (Гамбурзькі правила 1978 року) містить вже інше визначення договору морського перевезення, за яким договір морського перевезення є будь-яким договором, відповідно до якого перевізник за оплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший, однак договір, що охоплює перевезення морем, а також перевезення будь-яким іншим способом, розглядається як договір морського перевезення для цілей даної Конвенції лише в тій мірі, в якій він відноситься до перевезення морем [3].

Прийнята Конвенція про повне або часткове міжнародне морське перевезення вантажів (Роттердамські правила) від 11 грудня 2008 року є останнім та найновішим документом, що пов'язаний з міжнародною морською торгівлею. Застосовується до договорів морського перевезення, за якими місця отримання вантажу та місця здачі вантажу знаходяться у різних державах, і порт навантаження і порт розвантаження для морського перевезення знаходяться у різних державах, якщо відповідно до договору перевезення будь-яке з наступних місць знаходиться у Договірній державі: 1) місце отримання вантажу; 2) порт навантаження; 3) місце здачі вантажу або порт розвантаження. Конвенція застосовується без урахування національності судна, перевізника, виконуючих сторін, відправника, одержувача або будь-яких інших зацікавлених сторін.

Конвенція мала б врахувати усі технологічні та комерційні зміни, які відбулись з часу прийняття вищезазначених конвенцій і визнати необхідність їх консолідації та модернізації. Прийняття однакових правил, що регулюють міжнародні договори повного або часткового морського перевезення, сприятиме правовій визначеності та підвищить ефективність морського перевезення вантажів і сприятиме появі нових можливостей доступу до раніше віддалених ринків і, таким чином, відіграє одну з важливих ролей у міжнародній торгівлі і економічному розвитку держав як на національному, так і на міжнародному рівнях [4].

Безумовно, Конвенція ООН про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів містить певну кількість позитивних моментів, що виявляються в оновленні регулювання міжнародної морської торгівлі. Але на відміну від Конвенції ООН про морське перевезення вантажу 1978 року (Гамбурзькі правила), вищезгадана Конвенція вводить нову термінологію, яка раніше не використовувалась і, на нашу

думку, може мати значення для міжнародного приватного права. Найголовніше міститься у поясненні терміна доміциль, під яким Конвенція розуміє місце, в якому будь-яка компанія або юридична особа, або асоціація фізичних або юридичних осіб має своє статутне місце перебування або місце інкорпорації, або місце знаходження центральної зареєстрованої контори залежно від того, що застосовується: місце розташування центральної адміністрації або місце ведення основної діяльності, або ж звичайне місце проживання фізичної особи. Не вирішується питання щодо договорів про перевезення пасажирів та їх багажу. Конвенція передбачає участь регіональних організацій економічної інтеграції і наслідки прийняття державою цього документа для внутрішньодержавних територіальних одиниць. Проаналізувавши дану Конвенцію як метод матеріально-правового регулювання договірних відносин, що складаються у міжнародному торговельному мореплаванні, ми вважаємо, що даний документ все ж більше стосується договорів організації морського перевезення, а не договорів морського перевезення. Організація і перевезення вантажу, на нашу думку, є різними поняттями, і з ними пов'язані різні ризики. Все ж вважаємо, що у цьому міжнародному документі є посилання на колізійні норми, що є неприпустимо для конвенційного права. Якщо міжнародною спільнотою були зроблені зусилля полегшити морську торгівлю, то держави продовжують зберігати дух традиціоналізму в своєму морському законодавстві [4].

Все ж таки загальний механізм регулювання договору морського перевезення у міжнародному приватному праві базується на колізійних прив'язках. Для України це питання є актуальним, тому що все більше держав оминають її при здійсненні морських перевезень і не бажають навіть транзитом заходити до морських портів. Це спричинено не лише тим, що портова інфраструктура нашої держави має незадовільний стан, а тим що іноземні держави не зацікавлені втрачати свій прибуток через недосконалість національного регулювання договору морського перевезення. Наукові дослідження опікуються лише динамікою, з якою розвивається світова торгівля, і перспективами розвитку суднобудівної промисловості та постачанням нового тоннажу. Як би не змінювався світ в умовах глобалізації, людство все ж залежне від морської торгівлі.

Міжнародне приватне право та міжнародне публічне право у сфері торговельного мореплавання взаємозалежні, тому що джерела міжнародного приватного права мають двоїстий характер: частина норм морського права, що регулює приватноправові відносини з іноземним елементом, містяться у внутрішньому законодавстві держави, а частина — у міжнародних документах. Кожна держава має щось своє, що стосується правового регулювання договору морського перевезення у міжнародному приватному праві, тому ці процеси взаємодії мають бути врегульовані.

Однією з актуальних проблем договірних відносин міжнародних морських перевезень є практична неможливість уніфікувати норми міжнародного приватного права, що пов'язані з цією сферою. Так історично склалось, що вирішення цих проблем та вирішення протиріч між правопорядками держав майже завжди відбуваються без перегляду концептуальної позиції про те, що міжнародне приватне право є невід'ємною частиною та певним феноменом кожної правової системи. Наразі у сучасному світі все настільки інтернаціоналізовано, що виникає надто велика кількість суперечностей міжнародного характеру у цивільних відносинах, що спричинено, насамперед, недосконалістю національного правового регулювання держав. У науці міжнародного приватного права все частіше зустрічаються думки науковців про те, що має бути спільне міжнародне приватне право для всіх країн. Ми вважаємо, що це можливо лише в деяких окремих галузях міжнародного приватного права. Такою сферою є міжнародне торговельне мореплавання.

Можна виокремити два типи уніфікації, що здійснюється у міжнародному приватному праві – уніфікація колізійних норм і уніфікація матеріально-правових норм у різних сферах приватноправових відносин з іноземним елементом [12, с. 84]. Але для міжнародного приватного права характерна непередбачуваність колізійної норми, яка буде застосована судом для врегулювання відносин з іноземним елементом; встановлення змісту іноземного права та пошук підходів для його вірного тлумачення; колізійна норма у більшості випадків відсилає до матеріальної норми, яка була створена без урахування, що іноземний елемент може також бути задіяний у певному виді відносин, що регулюються цією нормою; зворотне відсилання та відсилання до права третьої держави; конфлікт кваліфікацій; принципові розходження щодо регулювання правового статусу фізичних та юридичних осіб; випадки застосування права конкретної держави до відносин, що повністю відбуваються за межами території цієї держави; колізії між колізійними нормами різних держав, що призводить до відносин, які неможливо вирішити ні за правом однієї держави, ні за правом іншої держави; визнання та виконання судових рішень [6, с.126].

Як свідчить практика і міжнародне торговельне судноплавання, при регулюванні приватноправових відносин більш важливого значення набула уніфікація норм морського права, а не міжнародного приватного права.

Пропонуємо розглянути певні правові наслідки такої вибіркової уніфікації у даній сфері. Для прикладу, розглянемо Гаазькі правила. Відомо, що вони розроблені для застосування до договорів морського перевезення вантажів лише з використанням коносаменту або ж подібному йому товаророзпорядчого документа.

Згідно зі ст. 10, яка визначала дію даної Конвенції (правил), її положення застосовуються до будь-якого коносаменту, який було видано у державі-учасниці даного міжнародного документа. Не дивлячись на наявність такої норми, на практиці вона розпочала застосовуватись державами у дуже вузькому значенні. Причиною цього було те, що в протоколі до даної Конвенції містилось положення, що передбачало альтернативний порядок введення її у дію у договірних держав. Вони могли надати Конвенції сили закону або ввести її правила до свого національного права і надати їм таку форму, яка притаманна їхньому законодавству. Так, країни Британської співдружності та кілька інших, серед яких є Ізраїль та Ірландія, обмежили сферу дії конвенційних

правил тільки для перевезень між цими країнами, тобто експортними перевезеннями. США пішли зовсім іншим шляхом, їхній Закон США «Про морські перевезення» 1936 року на той час теж не збігався із положеннями Конвенції про сферу її дії, норми, які втілювали правила Конвенції, діяли стосовно всіх договорів морського перевезення із портів США і пунктів призначення, в яких були порти США. Це свідчить про те, що конвенції не є гарантією того, що колізійно-правового методу можна стовідсотково уникнути, навпаки, це свідчить про те, що їхні норми самі ж здатні породити велику кількість конфліктних явищ у правових системах держав. Також не можна лише в межах міжнародного морського права розглядати договірні відносини у сфері торговельного мореплавства, потрібно враховувати їх приватноправовий характер і наявність іноземного елемента та значні спірні правові питання та прогалини, які завжди там виникають [7, с. 38].

Ми вважаємо, що це не досить правильно, що міжнародна спільнота більш активно застосовує уніфікацію норм морського права без урахування впливу на нього міжнародного приватного права, а саме виникнення колізій різнонаціональних законів, які не знайшли свого місця у положеннях конвенцій. Виникнення колізій на їхній основі викликане неоднаковим тлумаченням її понять. Необхідно врахувати той факт, що не одна з діючих конвенцій не є універсальною з тієї причини, що не охоплює всю кількість держав, які беруть участь у міжнародній морській торгівлі. Держави не беруть участі за різних причин, є такі держави, що мають у наявності фіктивний торговельний флот.

Можемо зробити висновок, що колізійно-правовий метод міжнародного приватного права не може носити імперативний характер, але держави з ціллю забезпечити свої економічні інтереси саме так і сприймають його. Призначення цього методу полягає у його гнучкості та зручності, а в сфері торговельного мореплавства його роль полягає у забезпеченні законних прав та інтересів учасників саме приватноправових відносин, а не тих відносин, які складаються між державами. Сфера торговельного мореплавства є такою сферою, у якій, зазвичай, встановлюється кілька іноземних правових систем, що готові вирішити спір, що виникає. Але в деяких випадках набагато простіше застосувати не закон суду, а зробити вибір між тими правовими системами, які мають однакові інтереси у тій чи іншій сфері. Ми вважаємо, що міжнародне приватне право повинне розвиватись з урахуванням того, як змінюються сучасні суспільні відносини, і того, що воно не покликане підпорядковувати інтереси однієї держави іншій. Тому ми пропонуємо надалі досліджувати міжнародні морські перевезення як інститут міжнародного приватного права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32 – Ст. 422
2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391/card6#Public.
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.
5. Бірюков О. М. Транскордонні банкрутства у міжнародному приватному праві [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ndippp.gov.ua/Schorichnuk/Birukov.pdf>.
6. Грамацький Є. М. Актуальні проблеми міжнародного приватного права у світлі гармонізації цих процесів в Європі // Часопис Київського університету права. – 2010. – № 3. – С. 126–129.
7. Гуреев С. Н. Коллизионные проблемы морского права. – М: Международные отношения, 1972. – 222 с.
8. Довгерт А. С. Новелізація 2010 року міжнародного приватного права в Україні // Збірник наукових праць Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва НАПрН України. – 2011. – № 10. – С. 12–15.
9. Довгерт А. С. Колізійне регулювання договірних відносин в Європейському Союзі та Україні // Збірник наукових праць Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва НАПрН України. – 2012. – № 11. – С. 32–35.
10. Лідовець Р. А. Поняття вантажу за договором перевезення / Часопис національного університету «Острозька академія». – Серія «Право». – 2011. – № 2(4). – С. 1–9.
11. Макаров И. М. Понятие договора морской перевозки // Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. – 2011. – № 1. – С. 78–80.
12. Муранов А. И., Давиденко Д. Л. Унификация и согласование права международной торговли: развитие, проблемы и тенденции // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2008. – №3 – С. 81–86.
13. Садилов О. Н. Договоры международной купли-продажи и перевозки: связь и взаимодействие. – М.: Наука, 1979. – 233 с.

The article examines characteristics of regulation of contractual relations and present theoretical problems in the field of International Shipping Law from the aspect of International Private Law.

В статті розглядаються особливості правового регулювання договірних відносин в сфері міжнародних морських перевезень як інституту міжнародного приватного права, що здійснюється з допомогою його колізійного та матеріально-правового методів.