

УДК 341.9

Анна Яновицька,*старший викладач кафедри
господарсько-правових дисциплін факультету № 6
Львівського державного університету внутрішніх справ*

КОЛІЗІЙНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Стаття присвячена аналізу структури колізійних норм та встановленню колізійних прив'язок, які застосовуються у правовому регулюванні міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, а також формулюванню висновків і пропозицій, спрямованих на вдосконалення їх застосування.

Ключові слова: міжнародне приватне право, колізійна норма, колізійна прив'язка, міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Постановка проблеми. Укладенням договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом сторони за взаємною згодою визначають, яке право слід застосовувати до відносин, що між ними виникли. Сам процес переміщення вантажу територією двох або більше іноземних держав є тією ознакою, яка характеризує іноземний елемент у приватноправових відносинах. У Законі України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 року № 2709-IV передбачається, що норма, яка визначає, право якої держави підлягає застосуванню до правовідносин з іноземним елементом, – це колізійна норма.

Стан дослідження. Структуру колізійних норм у міжнародному приватному праві, визначення колізійних прив'язок та встановлення їх особливостей досліджували чимало вітчизняних та іноземних науковців, зокрема А. В. Асосков, Є. Д. Боярський, П. Векаш, А. С. Довгерт, В. І. Кисіль, В. М. Косак, О. Ландо, Л. А. Лунц, Ф. Мадл, О. С. Мережко, О. В. Москалюк, В. Нідерер, В. Хаудек та інші.

Метою статті є аналіз змісту колізійних норм та проблем застосування колізійних прив'язок у правовому регулюванні міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Виклад основного матеріалу. Слово «collisio» у перекладі з латинської означає «зіткнення» [1, с. 37]. Колізійна норма сама по собі не дає відповіді на запитання про те, які права і обов'язки сторін виникають із правовідносин, вона лише вказує на закон, який

можна застосувати до даних правовідносин. Саме в цьому полягає її особливість [2, с. 39].

Структура колізійної норми принципово відрізняється від структури звичайної правової норми (в колізійній нормі немає ні гіпотези, ні диспозиції, ні санкції) [3, с. 271]. Необхідні структурні елементи колізійної норми – це обсяг і прив'язка. Обидва структурних елементи повинні бути присутніми одночасно в будь-якій колізійній нормі. Обсяг колізійної норми визначає зміст правовідносин, до яких застосовується ця норма [4, с. 58].

Угорські дослідники Ф. Мадл та П. Векаш стверджують, що колізійна норма не містить санкції, оскільки наслідки її порушення передбачені не самою колізійною нормою, а пов'язаним із нею правом [5, с. 38].

У законодавстві, міжнародних договорах та практиці різних держав застосовуються різні колізійні прив'язки (колізійні принципи). Здебільшого вони являють собою найбільш типові, максимально узагальнені правила, які частіше за все використовуються для побудови колізійних норм [6, с. 12-13].

Закон України «Про міжнародне приватне право» [7] у ст. 4 визначає, що право, яке підлягає застосуванню до приватноправових відносин з іноземним елементом, визначається згідно з колізійними нормами та іншими положеннями колізійного права цього Закону, інших законів, міжнародних договорів України. Якщо відповідно до цього правила неможливо визначити право, що підлягає застосуванню, застосовується право, яке має більш тісний зв'язок із приватноправовими відносинами.

У випадках, передбачених законодавством, учасники правовідносин можуть самостійно здійснювати вибір права, що підлягає застосуванню до змісту правових відносин. Принцип, за яким відбувається такий вибір права, іменується автономією волі. Він виражається колізійною прив'язкою – «закон, обраний сторонами» (*lex voluntatis*) [8, с. 140].

Німецький колізійніст В. Хаудек, вказує на те, що, визнаючи допустимим колізійний вибір, зміст волі сторін слід кваліфікувати як формулу прикріплення колізійної норми, аналогічну таким прив'язкам, як громадянство, місце проживання або місце знаходження речі. Російський вчений В. Толстих говорить, що інститут автономії волі закріплює особливі колізійні норми, прив'язкою яких є право, обране сторонами. Домовленість про вибір права не є самостійною колізійною нормою, а становить прив'язку такої норми [4, с. 31].

Щодо автономії волі сторін треба сказати, що на відміну від Римської Конвенції, котра встановлювала «вибір права, який припускається» (*with reasonable certainty*), Римська конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (1980 р.), – пропонує чіткий та ясний вибір, що, як підкреслює А. С. Довгерг, обмежує суддівську свободу у вирішенні питання про те, чи відбувся вибір права між сторонами договору у разі відсутності явно вираженої домовленості [5, с. 16].

Вважаємо, що у цьому разі проблема застосування автономії волі полягає не у процесі пошуку прив'язки, а в тому, що сторони договору, послуговуючись певними намірами, можуть відокремити правовідносини від найбільш тісно географічно пов'язаного права і прив'язати їх до іншого правопорядку на власне впоодобання.

Поряд із цим колізійна прив'язка *lex voluntatis*, не застосовуватиметься, якщо її застосування суперечить так званим застереженням про публічний порядок. Він тут служить об'єктивним обмежувачем автономії волі і вибору сторонами застосовного права [9, с. 205].

Колізійна прив'язка «найбільш тісного зв'язку» (*proper law*) є досить поширеною у МПрП. Така колізійна прив'язка трактується як закон місця проживання чи основного місця діяльності тієї сторони правовідносин, яка здійснює виконання, що має вирішальне значення для змісту договору [8, с. 140]. Закон України «Про міжнародне приватне право» у статті 44 вказує, що стороною, яка повинна здійснити виконання, що має вирішальне значення для змісту договору перевезення, є перевізник.

Як пояснює Д. В. Пшеничний, доктрина вирішального виконання була введена у

зв'язку з тим, що складно визначити регулююче право у двосторонньому правочині (договорі), де кожна зі сторін зобов'язана здійснити взаємне виконання.

Порівнюючи характер «виконання» контрагентів у такому договорі, один з авторів Конвенції Рим I – О. Ландо констатує, що здебільшого вирішальним виконанням є виконання сторони, яка здійснює роботи (надає послугу), а не зустрічне виконання іншої сторони, яке полягає у зобов'язанні сплатити гроші за виконану роботу. Фактично взаємозв'язок між колізійною доктриною вирішального виконання та цивілістичною класифікацією договорів розкривається через пошук у конкретному договорі того зобов'язку, зміст якого визначає характер та тип такого договору.

Така позиція відстоюється К. Ліпстеном, який наголошує, що поняття «вирішальне виконання» є тотожним поняттю «вирішальний зобов'язок (зобов'язання)», та відзначає, що ідентифікація самого вирішального виконання відбувається шляхом пошуку у договорі вирішального зобов'язку, зміст якого визначає природу договору та надає такому договору індивідуальні риси договору певного типу (купівля-продаж, транспортування тощо) [10, с. 256].

Колізійні норми Конвенції *про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR) від 19 травня 1956 р.* [11] нечисленні, наприклад: призупинення і переривання терміну давності регулюється «законом суду» (п. 3 ст. 32); до деяких умов перевезення застосовується «закон місця складання накладної» (п. 1 ст. 5) або «закон місця знаходження вантажу» (п. 5 ст. 16, п. 4 ст. 20).

Та, зважаючи на їх важливість, вважаємо за потрібне провести їх аналіз. Колізійна прив'язка «закон суду» застосовується до питання, зокрема, призупинення і переривання терміну давності, що регулюється законом держави, де відбувається судовий розгляд. Якщо досліджувати правила перебігу позовної давності за законодавством України, то відповідно до ч. 3 ст. 267 Цивільного кодексу України (ЦК України) [12] позовна давність застосовується судом лише за заявою сторони у спорі, зробленою до винесення ним рішення. Так, згідно з п. 6 ч. 2 ст. 258 ЦК України, позовна давність в один рік застосовується до вимог у зв'язку з перевезенням вантажу.

У цьому питанні показовою є справа № 53/323 від 30 березня 2011 року. Вищий господарський суд України (ВГСУ), розглядаючи спір щодо міжнародного перевезення вантажу автомобільним транспортом,

керуючись статтею 925 Цивільного кодексу України, встановив, що позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або недержання від перевізника відповіді у місячний строк. До вимог, що випливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Але, як правильно підкреслив ВГСУ, відповідно до ст. 926 Цивільного кодексу України позовна давність у порядку пред'явлення позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями у закордонному сполученні, визначається міжнародними договорами України, транспортними кодексами (статутами). Зокрема, частиною першою ст. 32 Конвенції СМР встановлено, що термін позовної давності для вимог, які випливають із перевезення, на яке поширюється ця Конвенція, – один рік.

Застосовуючи вказану норму Конвенції СМР, суд звернувся до вимог чинного законодавства України і вказав, що пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє перебіг строку давності до дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензії та повернув додані до неї документи. Згідно з ч. 1 ст. 7 Господарського процесуального кодексу України, претензія розглядається в місячний строк, який обчислюється з дня одержання претензії.

Господарськими судами встановлено, що позивач звертався до відповідача з претензією про оплату за здійснене перевезення. Проте відповідач відповіді на претензію не надав. А тому, як вказує у рішенні ВГСУ, відповідно до частини четвертої статті 267 ЦК України вплив позовної давності, про застосування якої заявлено стороною у спорі, є підставою для відмови у позові [13]. Таким чином, колізійна прив'язка «закон суду» застосовується не до встановлення розміру строку позовної давності, а до порядку його застосування.

Відповідно до ч. 1 ст. 5 Конвенції СМР, вантажна накладна підписується відправником та перевізником. Ці підписи можуть бути надруковані або замінені печатками відправника і перевізника, якщо це допускається законодавством країни, в якій складена накладна. У такому разі підлягає застосуванню колізійна прив'язка «закон місця складання вантажної накладної». Якщо державою складання вантажної накладної буде визнано Україну, то претензії і спори щодо оформлення цієї накладної розглядатимуться відповідно до чинного законодавства України.

Міністерством інфраструктури від 28 травня 2014 року видано Лист № 5615/25/10-

14 щодо надання роз'яснень стосовно заповнення вантажної накладної під час здійснення перевезень вантажів автомобільними транспортними засобами [14]. У ньому зазначається, що перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні регулюються Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363.

Щодо застосування даної колізійної прив'язки варто наголосити, що для міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом Конвенція СМР вже передбачила зміст накладної. Тому «закон місця складання накладної» стосується саме процедури її складання, а не істотних умов.

Ще однією колізійною прив'язкою, яка застосовується відповідно до норм Конвенції СМР, є «закон місця знаходження вантажу». Зокрема, перевізник у порядку, передбаченому ст. 16 Конвенції СМР, має право продати вантаж, якщо він є швидкопсувним, або якщо цього вимагає його стан, або якщо витрати з його збереження будуть занадто високі порівняно з його вартістю. Застосована під час продажу процедура визначається чинними на місці розташування вантажу законодавством чи звичаями.

У разі виникнення суперечностей між контрагентами щодо належного виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за законодавством України перевізники (експедитори) вдаються до застосування норм цивільного законодавства, які регулюють порядок притримання речі. Так, відповідно до ст. 594 ЦК України, кредитор, який правомірно володіє річчю, що підлягає передачі боржникові або особі, вказаній боржником, у разі невиконання ним у строк зобов'язання щодо оплати цієї речі або відшкодування кредитором пов'язаних з нею витрат та інших збитків має право притримати її у себе до виконання боржником зобов'язання. Притриманням речі можуть забезпечуватись інші вимоги кредитора, якщо інше не встановлено договором або законом. Вимоги кредитора, який притримує річ у себе, задовольняються з її вартості відповідно до статті 591 ЦК України.

Варто зазначити, що іноді перевізники зловживають таким правом. Як наслідок, притримання може виступати як неналежний засіб забезпечення виконання зобов'язань. У справі № 21/66/10 (29/237-09) Вищим господарським судом України було встановлено, що між ТОВ «М&М Militsner & Munch Ukraine GmbH» та ЗАТ «Харківський плитковий завод» укладений договір-доручення

на транспортно-експедиційне обслуговування. За заявками за 2007 р. вантаж був розвантажений позивачем на складі у м. Жешув (Польща) та притриманий до оплати відповідачем попередніх транспортно-експедиційних послуг із переданням на зберігання в м. Жешув. Господарським судом підкреслено, що наданими позивачем доказами не підтверджено правомірність утримання вантажу, оскільки позивачем притримано вантаж, який перевозився ним за заявкою 2008 року, тоді як вимоги сплати заборгованості заявлялись за раніше виставленими рахунками та по інших заявках [15]. Отже, якщо перевізник має намір притримати вантаж до його правомірної реалізації, згідно з нормами Конвенції CMR, йому слід включити в предмет притримання лише той вантаж, щодо якого оплата не відбулась.

Колізійна прив'язка «закон місця знаходження вантажу» також поширюється на порядок встановлення втрати вантажу. Як зазначено у статті 919 ЦК України, вантаж, не виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами), вважається втраченим. А у статті 20 Конвенції CMR уточняється, що, якщо такий строк не узгоджено і той факт, що вантаж не був доставлений «протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником, є безперечним доказом втрати вантажу і особа ... може на цій підставі вважати його загубленим». Таким чином, відповідно до ст. 20 Конвенції CMR, «коли вантаж не був знайдений», перевізник має право розпоряджатися знайденим вантажем відповідно до законодавства місцезнаходження вантажу.

Крім зазначених, у здійсненні міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом застосовуються колізійні прив'язки: «закон місця відправлення вантажу», «закон місця призначення вантажу», «закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди».

У розгляді проблемних питань пред'явлення вантажу для перевезення застосовується прив'язка «закон місця відправлення вантажу». Якщо проблема полягає у порядку видачі доставленого вантажу одержувачеві або виявлено недостачу вантажу у пункті призначення для розвантаження і потрібно скласти акт про недостачу, то ці завдання розв'язуються на підставі колізійної прив'язки «закон місця призначення вантажу».

Транспортний засіб, здійснюючи міжнародне дорожнє перевезення, може стати учасником дорожньо-транспортної пригоди,

тому потребує встановлення застосовуване до наслідків такої пригоди право. Тут слід застосовувати норми Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод (1971 р.) [16]. Вказана конвенція визначає право, яке застосовується до недоговірної цивільної відповідальності, яка виникає у результаті дорожньо-транспортних пригод. За загальним правилом, що закріплено у статті 3 Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод, враховуючи колізійну прив'язку «закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди», за цих обставин застосовується право держави, де трапилась дорожньо-транспортна пригода.

Висновки

Сторони договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом наділені можливістю вибору права, яке регулюватиме їхні договірні відносини. Але, якщо такої домовленості не буде, застосовуване право визначатиметься на підставі колізійної норми. У статті проведено аналіз важливих колізійних прив'язок у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Виокремлено колізійні прив'язки, а також підстави для обмеження у застосуванні прив'язок, зокрема, які безпосередньо визначені Конвенцією CMR та ті, які встановлені іншими міжнародними договорами: «закон автономії волі», «закон найбільш тісного зв'язку», «закон суду», «закон місця знаходження вантажу», «закон місця складання вантажної накладної», «закон місця відправлення вантажу», «закон місця призначення вантажу», «закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди».

Список використаних джерел:

1. Чуракова Л. П. Латинсько-український та українсько-латинський словник / Л. П. Чуракова. – К.: Чумацький Шлях, 2009. – 617 с.
2. Міжнародне приватне право : навчальний посібник / за ред. В. М. Гайворонського, В. П. Жущмана. – К.: Юрінком Інтер, 2007. – 366 с.
3. Мережко О. О. Проблеми теорії міжнародного публічного та приватного права / Олександр Мережко. – К.: «Юстиніан», 2010. – 320 с.
4. Гетьман-Павлова И. В. Международное частное право : учебник / И. В. Гетьман-Павлова. – М.: «Эксмо», 2009. – 704 с.
5. Довгерт А. С. Законодавство України з міжнародного приватного права: джерела запозичення / А. С. Довгерт // Приватне право і підприємництво. – 2014. – Вип. 13. – С. 13–17.
6. Асосков А. В. Основы коллизионного права / А. В. Асосков. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 352 с.
7. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23 червня 2005 року // Голос України. – 2005. – № 138.
8. Международные коммерческие сделки /

[Дыминская Е. Ю., Кибенко Е. Р., Кирвель И. Ю. и др.]; под ред У. Хелльманна, С.А. Балашенко, В.И. Нагнибеди. – Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015. – 524 с.

9. Ануфриева Л. П. Международное частное право : в 3-х т. / Л. П. Ануфриева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство БЕК, 2002. – Том 2. Особенная часть : учебник. – 656 с.

10. Пшеничнюк Д. В. Колізійна доктрина вирішального виконання та принцип тісного зв'язку: континентальна традиція / Д. В. Пшеничнюк // Ча-сопис Київського університету права. – 2009. – № 3. – С. 252–257.

11. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 34.

12. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44.

13. Справа № 53/323 від 30 березня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua>

14. Щодо надання роз'яснень стосовно заповнення товаро-транспортної накладної під час здійснення перевезень вантажів автомобільними транспортними засобами : Лист Міністерства інфраструктури від 28 травня 2014 року № 5615/25/10-14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.mtu.gov.ua/uk/vnutriwni_perevezennya/42028.html

15. Справа № 21/66/10 (29/237-09) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua>

16. Конвенція про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод від 4 травня 1971 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/973_003

Статья посвящена анализу структуры коллизионных норм и установлению коллизионных привязок, применяемых в правовом регулировании международных перевозок грузов автомобильным транспортом, а также формулировке выводов и предложений, направленных на совершенствование их применения.

Ключевые слова: международное частное право, коллизионная норма, коллизионная привязка, международная перевозка грузов автомобильным транспортом.

The structure of conflict rules and conflict bindings that are used in legal regulation of international carriage of goods by road was analyzed. Was also formulated conclusions and proposals aimed at improving their application.

Key words: private international law, conflict of laws, conflict binding, international carriage of goods by road.

