

КОЛЛИЗИЯ НОРМ РОССИЙСКОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М.А. КУЗЬМИНА, С.Л. НАДИРЯН, А.В. КАБЛУЧКО

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: sofi008008@yandex.ru*

В статье рассмотрены особенности коллизии норм российского и международного права при регулировании международных перевозок. В современных условиях коллизионные принципы, действующие в сфере международных перевозок, получили закрепление в национальном законодательстве государств, в международных конвенциях, а также в двусторонних соглашениях. При выборе соответствующей коллизионной нормы следует соблюдать определенную систему: преимущество перед национальными нормами имеют международные нормы. При коллизии, возникающей между международной нормой и двусторонним соглашением, как правило, делают выбор в пользу двустороннего соглашения. Но это не является правилом и при решении вопроса следует учитывать некоторые факторы: конкуренцию общей и специальной нормы, дату ратификации и вступления международного договора в силу. В международных соглашениях, принимаемых в последнее время, коллизионные нормы универсальных договоров аналогичны коллизионным нормам двусторонних договоров. Этим снимается коллизия между универсальной и региональной нормами.

Ключевые слова: альтернативные нормы, коллизионные нормы, международные нормы, международные перевозки, договоров международной перевозки, пассажиры, перевозчики, грузополучатели, грузоотправители.

При правовом регулировании международных перевозок, в частности международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа, возникает немало спорных вопросов на законодательном уровне. Это спорные вопросы, касающиеся оформления и заключения договоров международной перевозки; прав и обязанностей пассажиров, перевозчиков, грузополучателей и грузоотправителей; урегулирования внедоговорных обстоятельств, возникающих в процессе перевозки и др. Для того, чтобы устранить или упростить регулирование этих вопросов, существуют коллизионные нормы.

Коллизионные нормы – это нормы содержащие правило определения права для регулирования, в нашем случае, транспортно-правовых отношений, осложненным иностранным элементом. Основная особенность таких норм в том что они не регулируют конкретные правоотношения, а лишь указывают на правовой источник, в котором они регулируются, то есть представляют собой

инструмент для определения конкретного национального правопорядка, который будет регулировать отношение по существу.

Коллизионные нормы в сфере международных перевозок могут быть классифицированы по разным признакам. Так, в зависимости от источников, в которых они зафиксированы, коллизионные нормы подразделяются, на закрепленные в международных источниках конвенциях и соглашениях, и нормы, закреплённые в национальных источниках [2].

По форме выражения воли законодателя можно классифицировать нормы на императивные, диспозитивные и альтернативные.

а) Императивными являются коллизионные нормы, содержащие категоричные указания относительно выбора права, такие нормы не могут быть изменены по желанию сторон транспортных правоотношений.

Например, нормы Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) носит императивный характер, и любое условие договора, в котором прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, признается недействительным. КАПП применяется ко всему договору автомобильной перевозки пассажиров и багажа автотранспортными средствами, когда в договоре указано, что перевозка осуществляется по территории по крайней мере двух государств и что пункт отправления или пункт назначения либо тот и другой находятся на территории одного из государств – участников Конвенции. Применение КАПП не зависит от места жительства и гражданства заключающих договор сторон

б) Диспозитивные нормы - это такие нормы, которые устанавливают единое правило о выборе права, предоставляют сторонам транспортных правоотношений возможность уклониться от него, заменив другим. В отличие от императивных диспозитивные коллизионные нормы чаще всего применяются в сфере договорных взаимоотношений сторон.

Главным признаком диспозитивных коллизионных норм является применение в тексте таких фраз, как "стороны могут применить...", "если иное не установлено соглашением сторон".

в) Альтернативные нормы – это нормы, которые предусматривают выбора нескольких правил применимого права для определенного транспортного правоотношения, при этом, как правило, оговаривается определенная последовательность их использования. Например, п.3 ст.1219 ГК РФ предусматривает: «После совершения действия или наступления иного обстоятельства, повлекших причинение вреда, стороны могут договориться о применении к обязательству, возникшему по причине причинения вреда, права страны суда», т.е. право государства, суд которого рассматривает дело.

В зависимости от степени правовой конкретизации выделяют генеральные и субсидиарные коллизионные нормы. Генеральные коллизионные нормы формулируют наиболее общее правило выбора права, которое предназначено для преимущественного применения. Отличительной особенностью субсидиарных является определение одного или нескольких правил выбора применимого права, тесно связанных с основным. Субсидиарные нормы используются тогда, когда генеральные нормы по какой-либо причине не могут быть применены или оказываются недостаточными для установления компетентного правопорядка.

А статья 1211 определяет субсидиарную норму, которая вступает в действие в случае, когда стороны не договорились о применимом праве. Она содержит даже не одну, а целый перечень субсидиарных норм, детализирующихся по объему. В соответствии с вышеуказанной статьей к правам и обязанностям сторон по внешнеэкономической сделке подлежит применению закон страны учреждения, места проживания или основного места деятельности стороны договора – продавца, лицензиара, перевозчика, хранителя и т. д.

Транспортные конвенции, как правило, предусматривают «комбинированное» регулирование: наряду с материальными нормами в конвенциях закрепляются коллизионные принципы для регулирования некоторых положений. Например, в Женевской конвенции 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) содержатся в основном

материальные нормы. Вместе с тем отдельные вопросы решаются посредством формулирования специальных коллизионных принципов.

По форме коллизионной привязки, можно подразделить коллизионные нормы на односторонние и двусторонние. Такая классификация имеет принципиальное практическое значение.

Односторонняя коллизионная норма – это такая норма, содержащая привязку к праву определенного государства. Она обычно содержится в национальных источниках и указывает на использование права своего государства.

Двусторонняя коллизионная норма – это такая норма, привязка которой не навязывает право определенного государства, а формулирует единый признак, применяя который можно выбрать соответствующее право.

Привязка двусторонней коллизионной нормы называется формулой прикрепления.

Применение такой формулы к определенной ситуации означает предпочтение права того государства, которое имеет право регулировать соответствующие транспортные правоотношения, указанные в двусторонней коллизионной норме.

В каждом государстве существует свое коллизионное право, поэтому существуют многочисленные и разнообразные коллизионные привязки. Вместе с тем процесс международно- правовой унификации норм, в том числе коллизионных, применяемых при перевозках грузов, пассажиров или багажа, привел к тому, что обозначенные нормы основываются на общих стандартных правилах [1,3]. Эти правила называются коллизионными принципами, или типами коллизионных привязок.

Сложившаяся практика их использования позволяет выделить следующие типы коллизионных привязок в транспортных правоотношениях:

- закон страны заключения договора;
- закон страны прибытия;
- закон страны происхождения;

- закон страны отправления;
- закон суда;
- закон местонахождения вещи;
- закон юридического лица (перевозчика).

1) Закон страны заключения договора. Коллизионная привязка – закон страны заключения договора заключается в употреблении права той страны, на территории которой совершен частноправовой акт (заключение договора). Данная привязка используется в основном при определении вытекающих из договора перевозки пассажиров, багажа или груза прав и обязанностей сторон.

В соответствии со ст. 444 ГК РФ, «Если в договоре не указано место его заключения, договор признается заключенным в месте жительства гражданина или месте нахождения юридического лица, направившего оферту». Хотя это обстоятельство и придает некую стабильность вопросу определения места заключения договоров с российским участием, оно не решает всех проблем, существующих в данной области.

2) Закон страны прибытия. Коллизионная привязка –закон страны прибытия относится к одной из самых распространенных в практике применения. Коллизионная привязка- закон страны прибытия состоит в регулировании порядка прибытия в пункт назначения, условий информирования о прибытии груза и его выдачи уполномоченному лицу, осуществления окончательных расчетов и вывоза груза законодательством страны назначения.

Закон страны прибытия применяется и в пассажирских перевозках. Согласно положению, закрепленному в КАПП, багаж, не востребовавшийся по прибытии в место назначения сдается на хранение в определенное место, перевозчик хранит его за счет пассажира, может поручить хранение третьему лицу, хранитель багажа имеет право на законное вознаграждение. При этом п. 3 ст. 10 КАПП указывает, что «Багаж, не востребованный по прибытии транспортного средства, независимо от того, была ли выдана на него багажная

квитанция или нет, сдается на хранение в соответствующее надежное место; перевозчик хранит его за счет пассажира; он может поручить хранение третьему лицу; хранитель багажа имеет право на справедливое вознаграждение. Хранение багажа регулируется, кроме того, законодательством, действующим в месте сдачи багажа на хранение.

3) Закон страны происшествия. «Коллизионная привязка – закон страны происшествия значит применение права того государства, на территории которого выявлено нарушение положений, определяющих требования к условиям перевозки. Данная коллизионная привязка используется для выбора права, в компетенции которого находится регламентация деликтных обязательств, т.е. обязательств, возникающих вследствие причинения вреда.

Данная привязка применяется при смешанных перевозках. Так, в ст. 19 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Указывается на правовое решение ситуации когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, устанавливаемым данной Конвенцией. В этом случае предел ответственности оператора смешанной перевозки определяется императивной нормой национального права, т.е. права страны, где произошла утрата или повреждение груза [2,3].

4) Закон страны отправления. Коллизионная привязка состоит в том, что определенные условия перевозки регулируются законодательством страны отправления (закон страны отправления пассажира, груза). Данная привязка, так же как и предыдущая, может быть применима к смешанным перевозкам. Так, в п.4 ст. 5 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г, о соответствии требований, предъявляемых Конвенцией к подписи оператора смешанной перевозки или уполномоченного им лица на документе, которым эта перевозка оформляется, сделанной от руки, напечатанной в виде факсимиле, проставленной с помощью штампа, в виде

символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, тем требованиям, которые указаны в законе страны выдачи документа смешанной перевозки.

5) Закон суда. Коллизионная привязка – закон суда – использование правовой системы того государства, в котором разбирается спор, связанный с международной перевозкой.

Закон суда является такой привязкой, согласно которой коллизия права решается в пользу правовой системы страны, в которой рассматривается спор, связанный с международной перевозкой. Сущность этой коллизионной привязки заключается в том, что обладающий компетенцией суд в который обратился истец, руководствуется нормативными источниками своего государства.

Данная привязка является одной из наиболее распространенных коллизионных привязок, применяемых в транспортных правоотношениях. Она закреплена, например, в ст. 21 КАПП и ст. 27 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов.

б) Закон местонахождения вещи (груза). Данная привязка означает, что необходимо применение права государства, на территории которого находится груз, который является объектом определенного правоотношения. Чаще всего в коллизионных нормах с таким типом привязки содержится указание на правоотношения, которые возникают при появлении, изменении или прекращении права собственности на имущество и других имущественных прав, определении правового положения тех или иных материальных объектов и их объема.

Примером привязки такого типа может служить п.1 ст. 1206 ГК РФ : «Возникновение и прекращение права собственности и иных вещных прав на имущество определяется по праву страны, где это имущество находилось в момент, когда имело место действие или иное обстоятельство послужившее основанием для возникновения либо прекращения права собственности и иных вещных прав, если иное не предусмотрено законом».

Такой принцип привязки широко распространен и не вызывает особых споров. Проблема состоит в том, что в большинстве случаев приходится разграничивать действие привязки и других типов привязок в силу специфики объекта и объема коллизионной нормы. Так, совершенно другие, отличные от данной коллизионной привязки, формулы прикрепления содержатся в нормах иностранного и российского права, касающиеся содержания отношений, возникающих при определении права собственности на имущество, находящегося в пути.

7) Закон юридического лица, в нашем случае таковым является перевозчик. Коллизионная привязка – закон юридического лица (перевозчика) значит применение права той страны, которой принадлежит юридическое лицо –перевозчик.

Основные вопросы, которые регулируются в пределах данной коллизионной привязки,- ответственность юридического лица при осуществлении перевозки и характер его полномочий. Принадлежность государству юридического лица – перевозчика определяется на основании следующих признаков: место основной производственной деятельности юридического лица, учреждение (регистрация), а также местопребывания органов управления и др.

При осуществлении международных перевозок применяется также принцип автономии воли сторон, так как договор международной перевозки является одним из видов внешнеэкономических сделок, которые в правовой системе большинства государств (в том числе, и в России) могут регулироваться правом, выбранным сторонами.

При регулировании коллизионно-правовых норм в области осуществления перевозок, возникают следующие вопросы: положения о возмещении убытков в случае аварии; регламентация обязательств перевозчика; предписания требований, предъявляемых к нормативным документам и другие. В связи с тем, что не все вопросы в области международных перевозок получили материальное регулирование, выделяют те

коллизийные принципы, которые компенсируют определенный материальный «пробел». К таким «пробелам» относятся: закон места отправления (багажа, пассажиров, груза); закон следования; закон места назначения и др. Большое распространение в сфере международных перевозок получил коллизийный принцип *lex fori* (закон суда), который является своеобразным «спасательным кругом» при регулировании правоотношений. Данный коллизийный принцип применим не только в национальном законодательстве, но и закреплен в определенных международных конвенциях. Таким образом, особенности международных перевозок порождают сложности в определении подходящего права и установлении юрисдикции [1]. В большинстве случаев эти вопросы регулируются с помощью унификации материальных норм международных конвенций, но при этом возникает и ряд коллизийных вопросов.

Национальные законы большинства государств не содержат особых коллизийных привязок в области международных пассажирских и грузовых перевозок, поэтому используются общие коллизийные принципы: закон страны отправления, закон страны заключения договора, закон страны происхождения, закон страны прибытия, закон суда, закон юридического лица, закон флага. Унифицированные материальные и коллизийные предписания регулируют только некоторые вопросы, возникающие при осуществлении международной перевозки грузов и пассажиров. Для всех остальных случаев вопрос о применимом праве решается согласно внутренним коллизийным нормам суда, рассматривающего спор.

Также в процессе осуществления международных перевозок могут возникать отношения, уже непосредственно не связанные с передвижением пассажиров или грузов, но имеющие к ним отношение. Существуют ситуации, в которых при осуществлении перевозок причиняется вред здоровью пассажиров или наносится ущерб их имуществу, в таких случаях появляются деликтные обязательства. При этом коллизийное регулирование может быть смешанным: к международным перевозкам будут применяться одни коллизийные нормы, к деликтным правоотношениям – другие. Например, при

перевозке пассажиров в международных правовых источниках пределы ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира конкретизированы с указанием предельных сумм возмещения в случае причинения ущерба, связанного со смертью, телесными повреждениями или нанесением другого вреда здоровью пассажира. А что касается транспортных кодексов и уставов Российской Федерации, то в них не нашли закрепления конкретные цифры пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Как правило, они содержат нормы, отсылающие к соответствующему законодательству РФ.

ЛИТЕРАТУРА

1. Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки : учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М.Курганов, Л.Б.Миротин ; под ред. Л.Б.Миротина. — М. : Издательский центр «Академия», 2011. — 304 с.
2. В.Т. Батычко Таможенное право в вопросах и ответах: Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005.
3. Холопов К. В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза / К. В.Холопов. — М. : Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000.

REFERENCES

1. Barrows V. M., Mirotin L. B. International shipments : the textbook for students. institutions of higher. Professor of education / V. M. Barrows, L. B., Mi Rodin ; edited by L. B. Mirotin. - M. : Publishing center "Academy", 2011. - 304 p.
2. V. T. Batychko Customs law in questions and answers: Taganrog: Publishing house of TSURE, 2005.
3. Slaves K. V. a Commentary on the Convention on the contract for the international carriage of goods by road / by K. V. Kholopov. - M. : Business school "Intel-Synthesis", 2000.

*THE CONFLICT OF RUSSIAN AND INTERNATIONAL LAW IN REGULATING
INTERNATIONAL TRANSPORT*

M.A. KUZMINA, S.L. NADIRYAN, A.V. KABLUCHKO

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: sofi008008@yandex.ru*

In the article the peculiarities of the conflict of Russian and international law in regulating international shipping. In modern conditions the conflict of laws principles applicable in the field of international transportation, has received recognition in national legislation of States in international conventions and bilateral agreements. When choosing an appropriate conflict rules should comply with specific system: the advantage before national standards are of international standards. When conflicts arise between the international norm and the bilateral agreement, as a rule, make a choice in favor of a bilateral agreement. But it is not a rule and when deciding, you should consider some factors: competition of General and special rules, the date of ratification and accession to international agreements in force. International agreements have also been made recently, the conflict of laws rules of universal treaties similar to the conflict of laws rules of bilateral treaties. This eliminates the tension between universal and regional norms.

Keywords: alternative rules, conflict of laws, international standards, international transport, international contracts of carriage, passengers, carriers, consignees, shippers.