

Е. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доц.

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра общеправовых дисциплин и международного права,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65068, Украина

“АВТОНОМИЯ ВОЛИ” В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

Исследуется сущность принципа *автономии воли* в международном частном праве. Рассматриваются вопросы о применении и роли данного принципа в отдельных правоотношениях, возникающих в сфере международного торгового мореплавания.

Ключевые слова: международное частное морское право, *автономия воли* сторон, подлежащее применению право, коллизионные принципы и нормы.

Международное частное право, являясь многоаспектной и комплексной сферой, неоднозначно трактуемой, не до конца изведанной, представляет собой “Клондайк” для исследователей. Самые различные аспекты МЧП и его институты привлекают своей специфичностью и практической значимостью. Статья посвящена исследованию одного из важнейших принципов МЧП — “автономии воли” и его проявлению в договорных отношениях, связанных с торговым мореплаванием..

На протяжении многих лет и до настоящего времени “автономия воли” (лат. *lex voluntatis*) вызывает в отечественной и зарубежной научной среде постоянный интерес. Свидетельством этому являются теоретические разработки Лунца Л. А., Маковского А. Л., Звекова В. П., Ануфриевой Л. П., Богуславского М. М., Вилковой Н. Г., Дмитриевой Г. К., Кисиля В. И., Чешира, Норта и др. Важно отметить, что исследователи рассматриваемой проблемы утверждают, подчеркивая возросшую теоретическую и практическую значимость *автономии воли*, что она в нынешних условиях представляет собой самостоятельный, особый институт международного частного права, а не только разновидность коллизионного принципа [1, 181].

Учитывая это обстоятельство, традиционно *автономия воли* в международном частном праве определяется как институт, согласно которому стороны договора в своем соглашении оговаривают применение права, которое будет регулировать их правоотношение (в данном контексте имеется в виду правоотношение с “иностранном элементом” подч. Е. С.) [2, 164].

Из этого определения следует, что принцип *автономии воли* сторон характерен для урегулирования вопросов договорных обязательств. Как считают специалисты, приоритет указанных принципов в разрешении коллизий в сфере обязательств имеет много преимуществ. Например, достигается цель либерализации коллизионных привязок, установления “гибких” коллизионных правил. Помимо этого, законодательство и доктрина многих стран исходят из того, что при автономном выборе права страны стороны могут ссылаться только на материальные нормы. При этом отсутствует “опасность” *renvoi* (обратной отсылки) [3, 21].

Договорный характер обязательств присущ большей части отношений, возникающих в сфере международного торгового мореплавания. Например, это

правоотношения по поводу перевозки грузов и пассажиров, морского круиза, фрахтования судов, лизинга судов, буксировки, ипотеки морских судов, морского страхования и т. д. Учитывая международный характер торгового мореплавания, зачастую указанные правоотношения “осложняются” наличием в них так называемого “иностранного элемента”, то есть в случае, если отношения выходят за рамки одного государства. Тут может существовать несколько вариантов: либо стороны являются субъектами права различных государств, либо объект правоотношения находится на территории иностранного государства, либо юридический факт имеет место на территории иностранного государства [2, 83].

Необходимость урегулирования вышеуказанных отношений привела к созданию специальных правовых норм, к которым относятся унифицированные на международном уровне материально-правовые нормы (международные конвенции), а также коллизионные нормы, определяющие, право какого государства применяется к правоотношению. Особое место среди методов регламентации рассматриваемых отношений занимают международные обычаи и обыкновения торгового мореплавания. Специалисты-правоведы в области торгового мореплавания считают, что в совокупности все эти нормы образуют международное частное морское право [4,10].

Следует отметить, что для международного частного морского права большое значение имеет исследование коллизионных принципов и норм, так как не вся область торгового мореплавания унифицирована, а национальные законодательства государств по-разному регулируют одни и те же правоотношения. Причем коллизионные нормы или принципы, используемые в международном частном морском праве, довольно разнообразны. Они включают те, которые применяются при разрешении правоотношений любого рода, например: *автономия воли* сторон (или закон, выбранный сторонами договора), *закон места заключения договора*, *закон места причинения вреда*, *закон суда* и т. д., а также специфические, присущие только морской отрасли, коллизионные принципы: *закон флага судна*, *закон места выгрузки груза*, *закон порта отправления* и т. д.

При анализе принципа *автономии воли* в морском праве следует отметить, что наиболее широко этот принцип применяется в отношениях при морской перевозке грузов по чартеру [5]. Хотя, вместе с тем, нужно заметить, что даже в различных проформах чартеров условия стандартизированы. Однако все-таки, в отличие от коносаментных перевозок, которые, как правило, осуществляются линейными судоходными компаниями в соответствии с императивными нормами международных или национальных законодательств, стороны договора перевозки по чартеру могут, по крайней мере, выбрать для себя наиболее подходящую и выгодную проформу чартера.

Исторически так сложилось, что до середины XIX века отношения, возникающие между участниками торгового мореплавания, во многом определялись самими сторонами договора. Им разрешалось самим обговаривать все условия договора (в нашем примере — договоры морской перевозки грузов), устанавливать пределы и размер ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств. Это привело к перевесу в сторону интересов перевозчиков, поскольку в те времена их позиции были намного сильнее, в отличие от современных линейных судоходных компаний, которые оперируют в условиях жесточайшей конкуренции. Условия перевозки, которые предлагались общественности, не исследовались и не проверялись тщательным образом. Вследствие этого судоходные линии как общественные перевозчики могли воспользоваться свободой договора для избежания строгой ответственности и практически во всех случаях перекладывали риск гибели груза или причинения вреда грузу, а также риск задержки в доставке груза на грузовладельцев [6, 178].

Первыми в мире отреагировали на такое положение дел США, которые не

обладали в тот период мощным торговым флотом. Они представляли, в основном, интересы грузовладельцев. Защита интересов грузовладельцев приобрела масштабы правительственной политики. В результате, в 1893 г. в США был принят Закон Хартера, который побудил мировую общественность к разработке и принятию в 1924 г. так называемых “компромиссных” Гаагских Правил (Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте)[7, 127]. “Компромиссных” в том смысле, что свобода договора в морском праве должна была уже трактоваться ограниченно применительно к определенной области. Таким образом, на международном уровне были представлены императивные нормы, регулирующие определенные “морские” договоры. Но некоторые привилегии перевозчика, как, например, ограничение его ответственности, были законодательно за ним сохранены.

Таким образом, императивные нормы Гаагских Правил ограничивают возможность выбора сторонами иного права, чем сами Правила, при заключении ими договора морской перевозки груза по коносаменту. Иначе обстоит дело у сторон договора морской перевозки груза по чартеру. Стороны могут оговорить выбор права в договоре, так как в настоящее время не существует международных соглашений в области морских чартерных перевозок, а нормы национального законодательства, в частности украинского Кодекса торгового мореплавания (далее КТМ Украины), имеют диспозитивный характер либо недостаточно четко сформулированы.

Следует отметить, что принцип *автономии воли сторон* признан во всем мире. Но, несмотря на распространенность этого принципа в мировом масштабе и международную унификацию морского законодательства, морской правовой терминологии и понятийного аппарата в этой области, в различных государствах все-таки существуют расхождения во взглядах на толкование и пределы *автономии воли* [8, 25].

Проанализируем вкратце законодательные и доктринальные подходы в отношении *автономии воли*, сложившиеся в некоторых крупных морских державах.

Так, например, **во Франции** данный принцип закреплен в морском законодательстве применительно к договору фрахтования, имеющему международный характер. Судебная практика исходит из признания воли сторон, выраженной не только прямо в договоре, но и молчаливо. При это суды учитывают ряд факторов, которые свидетельствуют о намерении сторон избрать тот или иной правопорядок для разрешения спора, например: использование типовых проформ чартеров; язык договора фрахтования; наличие в договоре арбитражной оговорки и т. д. Французская доктрина, одним из представителей которой является Батиффоль, исходит из теории *локализации договора* [9, 642]. Согласно этой теории, избранное сторонами право должно иметь связь с договором. Таким образом, данная теория фактически отрицает принцип *автономии воли* сторон. Возможно, поэтому она не получила широкого признания в судебной практике Франции.

Германская доктрина и судебная практика по исследуемому вопросу во многом схожа с позицией французского законодательства и практики. Здесь также признается воля сторон, прямо или молчаливо выраженная [10, 143-145]. В случаях молчаливо выраженной воли сторон суд должен установить ее, исходя из конкретных обстоятельств дела. Наряду с этим, в германской науке выдвигается так называемая теория *гипотетической* воли сторон, суть которой сводится к тому, что суд должен сам избрать право, которое, по его мнению, выбрали бы стороны в случае договоренности о применимом правопорядке. Таким образом, согласно этой теории, суд устанавливает применимое право по своему усмотрению. При этом он должен учитывать совокупность факторов: *язык*

договора, национальность сторон договора, место подписания договора фрахтования, национальность флага судна и т. д. [8, 38]. Таким образом, с одной стороны, Германия формально признает *автономию воли* сторон, а с другой — дает возможность судам самим устанавливать применимое материальное право.

В английском праве воля сторон о выборе права рассматривается как один из критериев для установления закона, *свойственного договору* (иначе этот закон называется *закон, наиболее тесно связанный с правоотношением*). Это свидетельствует о некотором ограничении сторон в выборе права, которое оправдывается опасением несоблюдения сторонами императивных норм законодательства. Вместе с тем, в Англии существует и теория *неограниченной воли* сторон [8, 45-46]. Единственным ограничением воли сторон данная теория признает оговорку *о публичном порядке*, согласно которой выбранное сторонами правоотношения право не применяется, если оно противоречит публичному порядку страны, где это право подлежит применению. К этому следует добавить, что оговорка *о публичном порядке* широко применяется во многих странах.

В Украине принцип *автономии воли* сторон закреплен как в Гражданском кодексе Украины [11], так и в специальных законодательных актах, например, в Законе Украины о внешнеэкономической деятельности [12]. КТМ Украины также предоставляет сторонам правоотношений, возникающих в связи с торговым мореплаванием, право самим выбрать закон, определяющий содержание договора: “...Отношения по договорам морской перевозки грузов, фрахтования судов на срок, фрахтования судна без экипажа, лизинга, буксировки, морского страхования регулируются законодательством государства по соглашению сторон...” [13]. Более подробно положения об *автономии воли* излагались в книге 8 “Международное частное право” проекта нового Гражданского кодекса Украины в ст. 1552 [14]. В ней отмечалось, что законодательство Украины разрешает сторонам *выбрать право*, подлежащее применению к их правоотношению. Причем, *выбор права* может быть явно выраженным или прямо вытекать из условий сделки или обстоятельств дела, которые рассматриваются в совокупности, если иное не предусмотрено законом. При этом не указано, что между договором и избранным сторонами законом должна существовать реальная связь. Однако, по общему правилу, если сторонами выбран иностранный закон, применение которого приведет к результату, несовместимому с основами правопорядка Украины, то такой закон не применяется, и будет применяться право Украины.

Как известно, книга 8 проекта ГК была изъята из нового Гражданского кодекса. Мы находимся в ожидании принятия Закона Украины о международном частном праве. В связи с этим важно отметить, что для дальнейшего развития и осуществления внешнеэкономических связей Украины необходимо обеспечить всестороннюю регламентацию института автономии воли в едином законодательном акте Украины, каковым должен стать упомянутый новый Закон. В нем, помимо предоставления сторонам права выбора применимого права необходимо определить, насколько стороны свободны в *выборе права*, а также урегулировать вопрос о моменте достижения соглашения о применимом праве, возможность выбора сторонами к отдельным частям сделки права различных государств. С учетом новых процессов унификации и договорной практики желательно также урегулировать вопрос о возможности выбора сторонами правоотношения норм, не санкционированных законодательством и не отраженных в международных конвенциях, таких как *общих принципов права*, *lex mercatoria* и др. Все эти проблемные вопросы отражают современные тенденции развития института *автономии воли* [15, 99-100].

Важно помнить, что при заключении внешнеэкономического договора, одним из

видов которого является договор международной морской перевозки груза, сторонам необходимо практически согласовать не только коммерческие условия сделки, но и *правовые вопросы*, в частности, вопросы применимого права.

Литература

1. Ануфриева Л. П. *Международное частное право: В 3-х т. Том 2. Особенная часть: Учебник.* — М.: Изд-во БЕК, 2000. — 656 с.
2. *Международное частное право: современные проблемы.* — М.: ТЕИС, 1994. — 507 с.
3. Кисіль В. І. *Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві. Автореф. дис. ...докт. юрид. наук.* К.: 2001.
4. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. *Международное частное морское право.* — Л., Судостроение, 1984. — 280 с.
5. Объем данной статьи не позволяет проанализировать все виды договорных обязательств, возникающих в торговом мореплавании, где также применяется принцип **автономии воли** сторон.
6. Ramberg J. *Freedom of Contract in Maritime Law.* Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1993. P. 178-191.
7. Schoenbaum Th. J. *Admiralty and Maritime Law.* West Publishing Co. St. Paul, Minn., 1987. — 692 p.
8. Гуреев С. А. *Коллизионные проблемы морского права.* — М: *Международные отношения*, 1972. — 222 с.
9. Tetley W. *Marine Cargo Claims.* BLAIS, Montreal, Canada, 1988. — 1305 p.
10. X. Кох, У. Магнус, П. Винклер фон Моренфельс. *Международное частное право и сравнительное правоведение.* /Пер. с нем. докт. юрид. наук Ю. М. Юмашева. — М.: «Международные отношения», 2001. — 476 с.
11. *Гражданский кодекс Украины.* — Х.: ООО «Одиссей», 1998. — 160 с.
12. Закон України від 16 квітня 1991 р. «Про зовнішньоекономічну діяльність» // *Відомості Верховної Ради України.* — 1991. — №29. — Ст. 377.
13. *Кодекс торговельного мореплавання України: Офіц. видання.* — К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2000. — 200 с.
14. *Проект Цивільного кодексу України. Кн. 8 // Українське право.* — Вип. 2. — 1996.
15. Вилкова Н. Г. *Договорное право в международном обороте.* — М.: «Статут», 2002. — 511 с.

