

Тема 11. Внедоговорные обязательства в «международном частном праве»

1. Обязательства из правонарушений в «международном частном праве».

2. Международно-правовое регулирование обязательств, возникающих вследствие причинения вреда, в «международном частном праве».

1. Обязательства из правонарушений в «международном частном праве».

Деликтные отношения – это обязательства, возникающие в связи с причинением вреда. Лицо, являющееся потерпевшим, имеет право требовать от делинквента возмещения вреда. При этом размер и порядок определения ущерба может быть различным в зависимости от права, применяемого для регулирования этих вопросов. Особенность деликтных обязательств состоит в том, что их возникновение не обусловлено договором, а связано с наступлением факта – причинением вреда, причем в ряде случаев независимо от вины лица, причинившего вред.

Иногда эти отношения называются «трансграничные деликты», иностранный элемент в основном выражается в том, что вредоносный эффект действия, совершенного в одном государстве, проявляется в другом государстве. Решение коллизионной проблемы в этих отношениях позволяет установить право, которое регулирует условия наступления, предел, основания освобождения от гражданско-правовой ответственности, определение размера и способы возмещения вреда.

Обязательства из причинения вреда относятся к древнейшим видам обязательств. В истории развития «международного частного права» коллизионное регулирование этих правоотношений претерпело определенную эволюцию: от наличия единственного принципа, устанавливающего выбор права при регулировании деликтов, до разработки системы коллизионных привязок, в основе которых был заложен принцип наибольшей выгоды для возмещения ущерба с точки зрения интересов потребителя.

Значение выбора закона по деликтным обязательствам определяется весьма существенными различиями в соответствующем материальном праве отдельных стран: по-разному разрешаются вопросы «деликтоспособности» лица, бремени доказывания вины делинквента, ответственности без вины, значения вины потерпевшего, возмещения вреда.

Участниками деликтных правоотношений могут выступать различные субъекты «международного частного права», причем как в качестве потерпевшего, так и в качестве делинквента. Это касается, прежде всего, таких специфических субъектов МЧП, как государство и

межправительственные организации. Примером деликтных отношений, когда субъектом выступает государство (в роли, например, делинквента), является ситуация, когда вред причиняется гражданину или юридическому лицу в результате незаконных действий государственных органов, в том числе в результате издания несоответствующего закону акта государственного органа.

Чаще всего участниками деликтных отношений выступают физические лица. «Иностранный элемент» может присутствовать в деликтном отношении во всех трех качествах: в виде субъекта (например, когда иностранный гражданин является причинителем вреда); объекта (когда, например, вред причинен транспортному средству, зарегистрированному в иностранном государстве); юридического факта (когда правонарушение совершено на территории иностранного государства).

При рассмотрении деликтных споров коллизийная проблема (определение применимого права) может возникнуть при решении различного рода вопросов, например:

- определения оснований возмещения вреда;
- квалификации деяния как деликта;
- установлении деликтоспособности субъектов;
- определении размера и порядка возмещения ущерба.

Традиционно в законодательстве разных стран закреплялась основанная коллизийная привязка для всех вышеуказанных ситуаций – право государства места причинения вреда.

С развитием и совершенствованием правового регулирования деликтных отношений такое единообразие в подходе было дополнено применением других коллизийных принципов:

- а) законом места жительства (или гражданства) потерпевшего;
- б) законом места наступления неблагоприятных последствий, причиненных в результате деликта;
- в) законом государства, с которым связаны обе стороны деликтного отношения (имеют общее гражданство или место жительства);
- г) законом суда.

Традиционное коллизийное право было индифферентно к результатам применения конкретного материального права, к которому отсылает коллизийная норма. Основным и самым важным вопросом, которое решало коллизийное право, был вопрос нахождения применимого права. Такой подход обеспечивал предсказуемость и стабильность в рассмотрении аналогичных дел.

Однако XX век внес существенные коррективы, и в его второй половине были поставлены под сомнение незыблемые ранее постулаты. Установление новых целей коллизийного права предполагало не просто нахождение применимого права, но и нахождение такого варианта урегулирования конкретного правоотношения или спора, который удовлетворял бы многим аспектам, лежащим часто вне рамок «международного частного права». На первое место были поставлены

критерии справедливости, удовлетворения ожидания сторон, разумности, целесообразности.

За последние годы произошли изменения в области иностранных деликтов. Дело в том, что в течение длительного времени в большинстве стран основной вопрос «международного частного права» – определение применимого права – в области деликтов решался в соответствии с коллизионной привязкой *lex loci delicti* (закон места причинения вреда). Но приблизительно с 30-х годов прошлого столетия, особенно в США, стали раздаваться критические замечания в ее адрес. А с 60-х годов уже и практика стала отходить от данного принципа.

Учеными-правоведами было предложено сразу несколько новых концепций современного «международного частного права». Если попытаться кратко сформулировать главную цель новых подходов, то можно сказать, что их авторы пытались избавиться от недостатков жестких коллизионных привязок путем выработки принципов, делающих их более гибкими, в большей степени учитывающими конкретные обстоятельства дел и достигающими максимально справедливых решений.

Итак, схематично противостояние в современном «международном частном праве» можно сформулировать следующим образом: предсказуемость и стабильность классического коллизионного метода против учета результата применения материально-правовых норм в целях достижения наиболее справедливого и оптимального исхода рассмотрения конкретного дела.

Анализ распространенных классических коллизионных привязок раскрывает их цель – желание прикрепить правоотношение к конкретному месту, на котором находится объект или субъект этих правоотношений либо имеет место юридический факт, приведший к возникновению, изменению или прекращению правоотношения.

Современный подход заключается во все большем отказе от территориальной привязки какого-либо конкретного одного элемента правоотношения, например места нахождения стороны, имущества, совершения деликта (эти обстоятельства могут оказаться несущественными и не определяющими), в нахождении правового пространства, к которому привязано все правоотношение в целом.

Лучшей иллюстрацией внедрения новых приемов решения правовых коллизий является использование в различных странах и международных конвенциях привязки к праву страны, с которой правоотношение наиболее тесно связано. Это дает возможность максимально учитывать все обстоятельства дела, оценивать применимые материально-правовые нормы и достигать наиболее благоприятного и справедливого результата.

В коллизионном праве Республики Беларусь предусмотрены исключения из общей привязки к праву страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда. Так, согласно ст. 1129 ГК Республики Беларусь, если:

- ♦ стороны являются гражданами или юридическими лицами одного и

того же государства, то применяется право этого государства;

◆ действие или иное обстоятельство, служащее основанием для требования о возмещении вреда, по законодательству Республики Беларусь не является противоправным, то применяется право Республики Беларусь.

В Кодексе торгового мореплавания Республики Беларусь ст. 323 регулирует коллизионные вопросы отношений по возмещению убытков от столкновения судов на море. Привязка *lex loci delicti* применяется, если столкновение судов произошло во внутренних морских водах или в территориальном море – применяется право государства, где произошло столкновение. Если столкновение произошло в открытом море и спор рассматривается в Республике Беларусь, то применяется белорусское право. Кроме того, Кодекс торгового мореплавания предусматривает исключения из этих правил в пользу общей национальности сторон — если столкнувшиеся суда плавают под одним флагом, то применяется право государства флага независимо от места столкновения судов.

Белорусское коллизионное право не предусматривает возможность автономии воли в обязательствах из причинения вреда. В других странах это возможно. Согласно п. 3 ст. 1219 Гражданского кодекса Российской Федерации после совершения действия или наступления иного обстоятельства, повлекших причинение вреда, стороны могут договориться о применении к обязательству, возникшему вследствие причинения вреда, права страны суда.

Тенденцией развития коллизионного права в ЕС является предоставление сторонам в обязательствах из причинения вреда еще большей свободы в выборе применимого права. По ст. 4 Проекта регламента ЕС стороны внедоговорных обязательств могут выбрать любое право. Право на автономию воли во внедоговорных обязательствах ограничено незначительно:

◆ должны быть учтены императивные нормы права государства, тесно связанного с основными элементами правоотношения, а также права ЕС, если элементы правоотношения локализованы в одной из стран — членов ЕС;

◆ соглашение о выборе права должно быть совершено после возникновения спора;

◆ выбор права не должен противоречить правам и обязательствам третьих лиц.

В некоторых отношениях из причинения вреда (если внедоговорной вред причинен потребителю, на транспорте и т. д.) наряду с общей привязкой к месту локализации вреда применяются и другие привязки.

В Гражданском кодексе Республики Беларусь в отдельную статью выделены коллизионные вопросы ответственности за ущерб, причиненный потребителю. Согласно ст. 1130 ГК Республики Беларусь к требованию о возмещении ущерба, возникшего у потребителя в связи с покупкой товара или оказанием услуги, по выбору потребителя применяется право страны, где:

◆ находится место жительства потребителя;

◆ находится место жительства или место нахождения производителя или лица, оказавшего услугу;

◆ потребитель приобрел товар или ему была оказана услуга.

2.Международно-правовое регулирование обязательств, возникающих вследствие причинения вреда, в «международном частном праве».

Коллизионные нормы об обязательствах из причинения вреда содержатся не только в национальном законодательстве Республики Беларусь. Они есть также в международных договорах с ее участием. В договорах о правовой помощи, а также в Киевском «Соглашении о порядке решения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности» 1992 г., закреплена привязка «место действия или иного обстоятельства, послужившего основанием для требования о возмещении вреда».

С 1999 г. Республика Беларусь участвует в Гаагской конвенции о праве, применимом к дорожно-транспортным происшествиям 1971 г. Несмотря на широкое название, данная конвенция применяется именно к коллизионным вопросам гражданской внедоговорной ответственности в результате дорожно-транспортных происшествий (ст. 1 Конвенции).

Единственная материально-правовая норма содержится в ст. 9 Конвенции 1971 г., согласно которой пострадавшее в результате дорожно-транспортного происшествия лицо вправе предпринимать прямые действия против страховщика причинителя вреда. Детальная материальная регламентация этих вопросов содержится в праве, определяемом по нормам конвенции. Вместе с тем предусматривается, что для признания за пострадавшим лицом этого права могут быть использованы практически любые привязки. Так, если право места регистрации транспортного средства его не предусматривает, то оно должно быть соблюдено по праву государства места происшествия.

Конвенция 1971 г. распространяется на достаточно широкий круг коллизионных вопросов. Она охватывает ущерб, причиненный транспортному средству, физическому лицу (пассажиру или лицу, находившемуся вне транспортного средства), а также грузу или вещам, находившимся вне транспортного средства. Исключена из сферы применения Конвенции 1971 г. ответственность лиц, осуществляющих продажу, производство, ремонт транспортных средств, отвечающих за безопасность дорожного движения и за сохранность дорог, не распространяется она на вопросы регрессных требований (ст. 2 Конвенции 1971 г.).

Применимое право, определяемое по Конвенции 1971 г., регулирует следующие вопросы:

- ◆ основания, пределы и освобождение от ответственности;
- ◆ наличие и характер ущерба;
- ◆ возможность и условия перехода прав и обязанностей;
- ◆ право на заявление претензий;
- ◆ ответственность принципала и нанимателя за действия агентов и служащих (ст. 8).

Основной коллизионный принцип закреплён в ст. 3 Конвенции 1971 г. – это «право страны, где дорожно-транспортное происшествие имело место». Наряду с этим применяются другие привязки. По ст. 4 Конвенции 1971 г., если в

происшествие вовлечено только одно транспортное средство, которое зарегистрировано в государстве ином, чем государство места происшествия, то применяется право государства регистрации. Если транспортное средство не было зарегистрировано или было зарегистрировано в нескольких государствах, то применяется право государства обычного места нахождения транспортного средства (ст. 6 Конвенции 1971 г.).

Конвенция 1971 г. учитывает императивность предписаний правил дорожного движения – в ст. 7 требуется, чтобы при вынесении решения на основе иностранного права учитывались правила дорожного движения по месту происшествия.

Материальная унификация осуществлена в ряде универсальных конвенций. Они регулируют вопросы материальной ответственности по обязательствам из причинения вреда, которые затрагивают интересы нескольких государств. Эти конвенции содержат механизмы и гражданско-правового, и международно-правового регулирования, поэтому они освещаются также в литературе по «международному публичному праву».

Вопросы гражданско-правового регулирования в этих конвенциях сосредоточены на проблемах ответственности лица, причинившего ущерб. Конвенции исходят из строгих принципов ответственности без вины, определяют пределы и основания освобождения от ответственности.

Вопросы ущерба, причиненного транспортными средствами, регулируются:

- ◆ Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (далее — Конвенция 1969 г.) с Протоколом 1992 г.;

- ◆ Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г. (далее — Конвенция 1952 г.).

Обе конвенции определяют предел ответственности. Однако она не ограничивается, если ущерб явился результатом намеренных действий или бездействия собственника, эксплуатанта судна либо его служащих и агентов. Перечень оснований для освобождения от обязанности возместить ущерб ограничивается обстоятельствами, подпадающими под понятие непреодолимой силы. Так, по Конвенции 1969 г. собственник морского судна не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что ущерб явился результатом военных действий, стихийного явления, виновного поведения третьих лиц либо неправомерного действия властей. Причем по Конвенции 1952 г. ответственность эксплуатанта воздушного судна наступает и при наличии непреодолимой силы в виде стихийного бедствия, исключительного по своему характеру. Каждая конвенция определяет меры обеспечительного характера для покрытия ущерба, включая страхование ответственности, предоставление банковских гарантий и прочее, и обязанности по их осуществлению как собственниками судов, так и государствами-участниками.

Также есть группа международных конвенций, регулирующих вопросы гражданско-правовой ответственности за ядерный ущерб. К ним относятся:

- ◆ Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в

области ядерной энергии 1960 г. (далее – Парижская конвенция 1960 г.);

◆ Брюссельская конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г. (далее – Брюссельская конвенция 1962 г.);

◆ Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 г. (далее – Венская конвенция 1963 г.) и Протокол к ней (конвенция и протокол ратифицированы Республикой Беларусь);

◆ Конвенция о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 г.

Венская конвенция 1963 г. и Брюссельская конвенция 1962 г. освобождают оператора ядерной установки (ядерного судна) от ответственности за ущерб, если он причинен ядерным инцидентом, возникшим непосредственно в результате вооруженного конфликта, военных действий, гражданской войны, восстания. Иначе решается вопрос о такой разновидности непреодолимой силы, как тяжелое стихийное бедствие исключительного характера. Парижская конвенция 1960 г. и Венская конвенция 1963 г. исходят из права государств-участников детализировать его определение в национальном законодательстве. Однако Брюссельская конвенция 1962 г. не называет тяжелое стихийное бедствие исключительного характера в качестве основания освобождения от ответственности.

Большинство вопросов ответственности (характера, формы, размера возмещения) отнесены конвенциями к праву суда, поэтому важное место в конвенциях, посвященных материальной ответственности по обязательствам из причинения вреда, затрагивающим интересы нескольких государств, отведено вопросу выбора компетентной юрисдикции. В частности, для определения юрисдикции в отношении исков, связанных с возмещением ядерного ущерба, в Венской конвенции 1963 г. и в Парижской конвенции 1960 г. применяется критерий места, где произошел ядерный инцидент, и дополнительно — критерий государства, ответственного за ядерную установку (Венская конвенция 1963 г.), или государства местонахождения ядерной установки (Парижская конвенция 1960 г.).