

в рахунок зменшення основного боргу, якщо це передбачене договором застави. Участь судових інстанцій чи проведення публічних аукціонів в цих випадках не потрібні.

Підбиваючи підсумки цього короткого аналізу результатів процесу уніфікації регулювання цінних паперів у міжнародному приватному праві, слід підкреслити, що висвітлені нами питання потребують подальшої розробки на науковому рівні та детального врегулювання на рівні національного законодавства, адже запропоновані шляхи вирішення колізійної проблеми щодо цінних паперів є скоріше запрошенням до дискусії, аніж остаточним рішенням. Особлива увага в цьому контексті має приділятися вивченню ключових положень вищевказаних конвенцій у сфері транскордонного обігу цінних паперів, оскільки обидва документи закладають засади принципово нової концепції регулювання бездокументарних цінних паперів, а приєднання до них Україною вимагатиме ретельного перегляду існуючого нормативного масиву у цій сфері та адаптації відповідних національних правових інститутів.

Мануїлова К.В.

*асистент кафедри міжнародного права та міжнародних відносин
Національного університету «Одеська юридична академія»*

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА УНІФІКАЦІЯ НОРМ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ ДО ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ВНАСЛІДОК ЗАПОДІЯННЯ ШКОДИ

На даний момент в області міжнародно-правового регулювання позадоговірних відносин відсутнє будь-яке єдине універсальне угоду. Однак існують окремі міждержавні договори з питань відшкодування шкоди.

Спроба уніфікувати питання деліктних зобов'язань була зроблена в 70-і роки. Так, проект Конвенції про право, що застосовується до договірних зобов'язань, включав в себе положення про позадоговірну відповідальність. Проект передбачав у якості основної прив'язки закон місця, де виникли обставини, які були підставою для позову, проте обумовлював положення, що повинно застосовуватися інше право при відсутності істотного зв'язку між становищем, що склалося внаслідок правопорушення, і державою, в якій настала шкода, або при наявності істотного зв'язку з іншою державою, право якої буде застосовуватися. Однак при прийнятті Конвенції з предмета її регулювання були виключені питання позадоговірних відносин, тому що було прийняте рішення про поділ договірної та позадоговірної відповідальності та включення їх у різні конвенції.

За час, що минув з моменту розробки Конвенції про право, що застосовується до договірних зобов'язань 1980 р., будь-яких міжнародних угод в

області колізійного права на Європейському континенті прийнято не було. Виняток становлять лише одиничні односторонні колізійні норми, що містяться в основному в директивах Співтовариства, присвячених захисту прав споживачів, страхування та ін. Тільки 22 липня 2003 р. Комісія Співтовариства представила остаточний проект регламенту «Про право, що застосовується до позадоговірних відносин» («Рим II»), покликаний заповнити існуючу прогалину в єдиному європейському регулювання в цій сфері.

Регламент покликаний регулювати в основному деліктні та квазіделіктні зобов'язання, ускладнені іноземним елементом.

Відповідно до загального правила Регламенту правом, яке застосовується до позадоговірних зобов'язань, що виникають з делікту, є право місця настання шкоди незалежно від держави, де мало місце шкідлива дія, а також незалежно від держави, де виявилися обставини, що є другорядними по відношенню до основного заподіяння шкоди. Таким чином, основною прив'язкою Регламенту виступає *lex loci injuriae* (прив'язка до місця настання наслідків).

Правом, яке застосовується до деліктних зобов'язань, які виникають у результаті заподіяння шкоди товаром або послугою, є право країни постійного перебування потерпілого, у разі, якщо в цій країні винний також має постійне місце перебування або був придбаний товар чи надана послуга. У всіх інших випадках застосуванню підлягає право країни здійснення протиправного діяння.

Зобов'язання, що виникли в результаті заподіяння шкоди навколишньому середовищу, регулюються правом країни, де настали або можуть настати шкідливі наслідки.

Відповідно до положень Регламенту сторони можуть обрати право, що застосовується до зобов'язань, що виникли. При цьому відсутнє обмеження на вибір будь-якого окремого права. Однак Регламент особливо обумовлює, що вибір сторін не повинен зачіпати прав третіх осіб.

У Регламенті також передбачено відмову від зворотного відсилання: відсилання до того чи іншого права розуміється як відсилання до його матеріального права. У застосуванні норм права, що визначається відповідно до Регламенту, може бути відмовлено тільки в тому випадку, якщо таке застосування явно не відповідає публічному порядку країни суду.

Незважаючи на відсутність в області позадоговірних відносин єдиного універсального акту, певні досягнення в сфері уніфікації колізійних норм з питань деліктних зобов'язань, виражених в чинних міжнародних договорах, існують: були уніфіковані колізійні норми щодо окремих видів деліктної відповідальності. Наприклад, Конвенція про право, яке застосовується до дорожньо-транспортних пригод (Гаага, 4 травня 1971 р.), Конвенція про право, яке застосовується до відповідальності виробника (Гаага, 1973 р.).

Багатосторонні міжнародні договори з питань цивільної відповідальності за окремими видами правопорушень, скоєних, як правило, джерелами підвищеної небезпеки, регулюють деліктні відносини переважно не колізійним, а

прямим методом, включаючи уніфіковані матеріально-правові норми. Для такого роду міжнародних договорів характерні введення інституту об'єктивної відповідальності для заподіявача шкоди, обмеження обсягу відшкодування за заподіяну шкоду, обов'язкове страхування деяких видів відповідальності.

Серед таких договорів — Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення моря нафтою 1969 р. з Протоколом 1976 р. і до Протоколу 1992 р.; Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 р.; Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 р. З вступу в силу цих конвенцій почав діяти в повному обсязі уніфікований режим відшкодування шкоди, заподіяної забрудненням нафтою з суден.

Основу сучасного міжнародно-правового регулювання морського перевезення вантажів складають три конвенції: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента (Гаазькі правила, Брюссель, 25 серпня 1924 р.); Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента (Правила Вісбі, 23 лютого 1968 р.); Конвенція ООН з морського перевезення вантажів (Гамбурзькі правила, 30 березня 1978 р.).

Основним міжнародним договором в галузі правового регулювання міжнародних змішаних перевезень виступає Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.

Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (Женева, 10 жовтня 1989 р.) застосовується:

- до шкоди, заподіяної на території держави-учасниці, в результаті інциденту, що відбувся на території держави-учасниці;

- до попереджувальних заходів, прийнятих для запобігання або зменшення такої шкоди.

Дана Конвенція застосовується до позовів, за винятком тих, які виникли на основі договору на перевезення вантажів або пасажирів, за шкоду, заподіяну під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним або внутрішнім водним транспортом.

Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, яка впливає із зіткнення суден внутрішнього плавання (Женева, 15 березня 1960 р.) визначає відшкодування шкоди, заподіяної зіткненням між судами внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін, а також відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок виконання або невиконання маневру, або внаслідок недотримання правил одним судном внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін.

Ряд конвенцій діє і в галузі відшкодування шкоди за ядерну шкоду: Брюссельська конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 р.; Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 р.; Паризька конвенція про відповідальність щодо третіх осіб у галузі атомної

енергетики 1960 р. Ці конвенції, як правило, виходять з принципу компетентності судів країни, в якій відбулася дія. При цьому повинно застосовуватися право країни суду. Віденська конвенція, наприклад, чітко визначає, що підлягає застосуванню право країни суду, включаючи правила цього права, пов'язані з колізійного права.

Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, заподіяну космічними об'єктами 1972 р. передбачає процедури і правила щодо відповідальності за шкоду, заподіяну космічними об'єктами, і забезпечення, в тому числі, невідкладної виплати повної і справедливої компенсації потерпілим. Закріплюючи міждержавні зобов'язання в цій області, Конвенція разом з тим передбачає, що ніяке її положення не перешкоджає державі або фізичним та / або юридичним особам, яких вона може представляти, подати позов у судах або пред'явити відповідну вимогу до органів держави, яка здійснює або організує запуск космічного об'єкта або з території якого або установок якої здійснюється запуск об'єкта.

Таким чином, у міжнародно-правовій області регулювання зобов'язань, що виникають внаслідок заподіяння шкоди, багатосторонні договори регулюють деліктні відносини переважно не колізійним, а прямим методом, включаючи уніфіковані матеріально-правові норми, оскільки колізійно-правовий метод, з огляду на відмінності в національних законодавствах різних країн, є перешкодою для процесу уніфікації угод у міжнародному приватному праві.

Буквич А.В.

аспірант кафедри міжнародного права Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ВПЛИВ ГААЗЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ, ЩО ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ ДО ПРАВ НА ЦІННІ ПАПЕРИ, ЯКІ ЗНАХОДЯТЬСЯ У ПОСЕРЕДНИКА, НА ЗАКОНОДАВСТВО РИНКУ ЦІННИХ ПАПЕРІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

У законодавстві більшості держав Європейського Союзу, закріплено принцип за яким, трансакції щодо облігацій та акцій регулюються або правом емітента або у випадку домовленості між сторонами, правом держави, місця розміщення акцій або облігацій під час трансакції. Виникає питання про застосування вищезазначених колізійних норм, коли цінні папери знаходяться у посередника. У володінні посередника часто знаходяться цінні папери, які можуть бути випущеними за законодавством декількох держав, і в такому випадку не можливо застосувати право країни емітента або право країни випуску. Також може виникнути ситуація, коли застава цінних паперів буде регулюватись не правом однієї держави, а натомість правом декількох держав, що ускладнює, а інколи і унеможлиблює трансакцію. В законо-