

сія «вважає фрагментацію природним наслідком експансії міжнародного права» (International law making problems of coherence and fragmentation: A summary of the Chatham House International Law discussion group meeting, 2007).

Необхідно відзначити, що самі явища, пов'язані з фрагментацією міжнародного права, не нові, однак, у роботах, що були опубліковані до 2000 року термін «фрагментація» не вживається. Замість цього писали про плюралізм та різноманітність норм, збільшення кількості підсистем в міжнародному праві (Marschik A. Too much order? The impact of special secondary norms on the unity and efficacy of the international legal system, 1998, P. 213) та зростання кількості суперечностей між джерелами міжнародного права (Nicolaidis K., Tong J. L. Diversity or cacophony? The continuing debate over new sources of international law, 2005, P. 1250). Розгляд документів Комісії міжнародного права ООН демонструє, що всі ці різноманітні терміни були замінені єдиним терміном «фрагментація», яким характеризується ряд явищ розвитку сучасного міжнародного права.

Белогубова О.А.

*Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
ассистент кафедры международного права и международных отношений*

КОЛЛИЗИОННО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ, ОСЛОЖНЕННЫХ ИНОСТРАННЫМ ЭЛЕМЕНТОМ, В МЕЖДУНАРОДНОМ СУДОХОДСТВЕ

Выделение международного частного права в качестве самостоятельной отрасли связывают с наличием специфического коллизионного метода (способа) правового регулирования. Коллизионный метод правового регулирования является специфическим методом, характерным исключительно для международного частного права, его особенностью, и системообразующим фактором.

Международное частное трудовое право не является исключением в отношении использования коллизионного метода правового регулирования. Коллизионный метод занимает важное место в регулировании трудовых отношений, осложненных иностранным элементом.

На наш взгляд, по аналогии с эволюцией коллизионного метода, и изменением содержания коллизионного регулирования в международном частном праве в целом, под влиянием тех же факторов, происходят соответствующие изменения в регулировании трудовых отношений с иностранным элементом в рамках международного частного трудового права.

Коллизионно-правовое регулирование трудовых отношений международного характера может осуществляться как на национально-правовом, так и международном уровне. Для значительного числа государств харак-

терно отсутствие системы коллизионных норм, направленных на регулирование трудовых отношений.

Применительно к трудовым отношениям моряков возможно два подхода по определению применимого права. Во-первых, использование общих норм, определяющих выбор применимого права при работе собственных граждан за границей и иностранных граждан на собственной территории; во-вторых, специальных коллизионных норм, распространяющихся только на моряков. К ним относится традиционно применяющаяся в отношении моряков коллизионная привязка «закон флага» (*lex banderae*), т. е. страны регистрации судна. Распространение «удобного флага» в современном торговом мореплавании привело к тому, что ни наниматель (как правило, судовладелец), ни работники (моряки) не имеют отношения к государству флага судна.

Во втором случае нормы могут закрепляться в актах общего характера (законах о международном частном праве), или в отдельных нормативных актах, посвященных специальному регулированию (кодексах торгового мореплавания).

К первой группе следует отнести положения венгерского Закона «О международном частном праве», который подчиняет трудовые отношения членов экипажей морских и воздушных судов праву того государства, под чьим флагом либо иным отличительным знаком функционирует судно. В чешском Закона «О международном частном праве и процессе» специфицированы коллизионные привязки применительно к случаям выполнения трудовых обязанностей, если они связаны с работой на транспорте. Так, трудовые отношения работников транспортных организаций регулируются в железнодорожном и автодорожном транспорте правом места нахождения организации, в речном и воздушном транспорте – правом места регистрации, а в морском – правом государства, под флагом которого плавает судно (п. 2 § 12).

Ко второй группе относится финский Закон «О моряхах», который в порядке установления односторонней коллизионной нормы предусматривается, что он применяется ко всем работам, выполняемым на борту финского судна. Однако, если финское судно или его часть зафрахтованы иностранным нанимателем, Министерство социальных вопросов и здравоохранения Финляндии может в целом или частично освободить его от соблюдения положений этого акта. Правительством Финляндии может быть также предписано применение его положений и в случаях трудовых отношений, осуществляемых на борту иностранного судна, если в них участвуют финские наниматель и работник. К этой группе относится положения КТМ РФ 1999 г., который в ст. 416 устанавливает специальные коллизионные нормы применительно к взаимоотношениям (в т. ч. и трудовым) между судовладельцем и членами экипажа: «Отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором между судовладельцем и членами

экипажа судна, являющимися иностранными гражданами. Выбор сторонами трудового договора права, подлежащего применению, к отношениям между судовладельцем и членами экипажа судна, не должен приводить к ухудшению условий труда членов экипажа судна по сравнению с нормами права того государства, которыми должны регулироваться данные отношения при отсутствии соглашения сторон по подлежащему применению праву» (ст. 416). В данном случае присутствуют, как минимум, две новеллы: во-первых, возможность выбора права сторонами трудового договора (т. е. закрепляется принцип автономии воли сторон) и, во-вторых, ограничение применения избранного правопорядка, основанное исключительно на соблюдении интересов работника (работников).

В законодательстве Украины отсутствуют специальные нормы, регулирующие трудовые отношения моряков – граждан Украины, за границей. Согласно ст. 52 Закона Украины «О международном частном праве», к трудовым отношениям применяется право государства, в котором выполняется работа, если иное не предусмотрено законом или международным договором Украины.

Несколько иная норма содержится в КЗоТ Украины. В соответствии со ст. 8 КЗоТ Украины, трудовые отношения граждан Украины, которые трудятся за ее границами, регулируются законодательством государства, в котором осуществлено трудоустройство (наем) работника, и международными договорами Украины. Таким образом, при найме работника в Украине для работы под флагом, будут применяться нормы права Украины, что противоречит общепринятой практике. При этом, отсутствует право работника и работодателя на выбор права, применимого к трудовым отношениям, а также существуют определенные противоречия с положениями Закона Украины «О международном частном праве».

Иной подход закреплен в ст. 416 КТМ РФ, согласно которой правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна определяются законом государства флага судна. Пункт 2 ст. 416 КТМ РФ определяет, что отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами. Таким образом, эта норма допускает для иностранных граждан заключение трудового договора, основанного на праве ином, чем право государства флага судна. Что касается российских граждан, то согласно ст. 57 КТМ РФ, порядок приема на работу членов экипажа, их права и обязанности, условия и порядок оплаты труда а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством РФ. Следует отметить, что в действующем законодательстве Российской Федерации коллизионные нормы, регулирующие международные трудовые отношения, содержатся только в КТМ РФ.