

ступления юридической ответственности во всех отраслях права, всякое исключение из него должно быть выражено прямо и недвусмысленно, иными словами, закреплено непосредственно нормой права.

В силу того, что в настоящее время действуют два международных договора, регулирующих сферу гражданской авиации, которые содержат разное регулирование (Варшавская конвенция с соответствующими протоколами и Монреальская конвенция), создается поле для правовых конфликтов между этими Конвенциями, которые по-разному относятся к вине перевозчика.

Согласно Варшавской конвенции (п. 1 ст. 20) ответственность должна возлагаться на международного авиаперевозчика только при наличии его вины. При этом, что очень важно, вина перевозчика предполагается: он освобождается от ответственности, если докажет, «что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять». Анализ положений Варшавской конвенции позволяет сделать вывод, что конвенция с точки зрения ответственности не рассматривает перевозчика ни как владельца источника повышенной опасности, ни как предпринимателя, осуществляющего коммерческую деятельность.

Монреальская конвенция устанавливает иной подход к вине перевозчика как к условию наступления ответственности. Согласно ее положениям ответственность за смерть или телесное повреждение пассажира наступает в соответствии с принципом причинения, т. е. независимо от вины перевозчика, если сумма возмещения составляет не более 100000 СПЗ. В этих рамках ответственность перевозчика по Монреальской конвенции близка к абсолютной. Конвенция устанавливает лишь одно условие, при наличии которого он может быть освобожден от ответственности, – вина самого пассажира.

Изложенное позволяет сделать вывод, что, несмотря на бурное развитие международной гражданской авиации, стандарты ответственности перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров в отношении ее оснований не изменились. Однако в правовом регулировании условий наступления ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира при международной воздушной перевозке, можно выявить тенденцию к переходу от протекционистского отношения к перевозчику к сбалансированному положению сторон данного деликтного правоотношения.

**Белогубова О. А.**

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

## **МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ЧАСТНОМ ТРУДОВОМ ПРАВЕ**

Определяя содержание защиты прав моряков в международном частном трудовом праве, которое, несомненно, обладает определенной спецификой в плане защиты трудовых прав в случае возникновения трудовых отношений с «иностраным элементом», необходимо определиться с понятием «защита» в теоретико-правовом

смысле, а также с содержанием и механизмом защиты трудовых прав в международном частном трудовом праве.

Выявлению механизмов защиты трудовых прав моряков в международном частном трудовом праве должен предшествовать вопрос относительно распространения международного частного трудового права на отношения по защите трудовых прав. Мы исходим из следующих постулатов. Во-первых, современное частное трудовое право тяготеет к всеобъемлющему регулированию трудовых отношений с иностранным элементом. Несомненно, эти отношения являются трудовыми, и отделять их от правовой сферы трудового права представляет определенные трудности. Однако, предмет правового регулирования внутригосударственного трудового права (как и любой отрасли в рамках национальной системы права) являются трудовые отношения, возникающие в пределах юрисдикции этого государства, а применимым – национальное трудовое законодательство и международные трудовые стандарты, по которым конкретное государство приняло определенные обязательства. Во-вторых, несмотря на то, что в современном международном частном трудовом праве резко возросло число материально-правовых норм, как, впрочем, и в международном частном праве в целом, роль коллизионного регулирования по-прежнему остается традиционно высокой. Однако целью коллизионных норм является не только определение применимого правопорядка, но применительно к теме исследования, выбор правопорядка, который был бы наиболее тесно связан с трудовыми отношениями с иностранным элементом и обеспечил максимальную защиту трудящемуся. В-третьих, регламентация (а, соответственно, и защита) трудовых отношений с иностранным элементом, которым является моряк, участвующий в трудовых отношениях с иностранным работодателем, плавающий на судне под иностранным флагом, осуществляется на основе иностранного законодательства. Но при этом, к этим отношениям применимы международные трудовые стандарты, реализация которых в конкретных трудовых отношениях по защите прав моряка носит не публичный, а частноправовой характер в силу частноправовой природы отношений между работником (моряком) и работодателем (судовладельцем), воплощенных в трудовом договоре. Причем, эти международные трудовые нормы могут применяться напрямую, непосредственно без участия имплементационных инструментов. Использование в качестве источников международных трудовых стандартов общепризнанно в международном частном трудовом праве, а различие между этой подотраслью международного частного права и международного трудового права находится в области нормотворческой и имплементационной (публичная сфера, государство – субъект международного права), и правоприменительной (частная сфера). В этом отношении возможна аналогия с применением международных договоров в обязательственных отношениях с иностранным элементом, где разделение можно провести по линии нормотворческой, имплементационной и правоприменительной. В-четвертых, это наличие специфических общепризнанных механизмов защиты вненационального характера в силу специфики труда моряков – ИТФ. В-пятых, подчинение трудовых отношений с иностранным элементом иностранному праву, в том числе и использование применимых иностранных механизмов защиты,

включая рассмотрение дел в иностранных судах. В-шестых, при осуществлении защиты трудовых прав моряков в национальной правовой системе, возможность и необходимость применения иностранного права. В-седьмых, использование специфических механизмов защиты трудовых прав при захвате моряков пиратами.

Все это позволяет сделать вывод о расширении предметной сферы международного частного трудового права, включении в нее вопросов защиты трудовых прав при наличии иностранного элемента в трудовых отношениях, при наличии органической связи как с национальным трудовым правом, так и с международным трудовым правом, и использовании категории, понятий, механизмов и норм, относящихся к последним, при сохранении специфики предмета и метода правового регулирования международного частного трудового права.

Поскольку международное частное трудовое право имеет тесную органическую связь с национальным трудовым правом, целесообразно адаптировать категорию «защита трудовых прав» применительно к рассматриваемой сфере отношений. В. М. Андреев определяет понятие защиты трудовых прав как правового института в качестве совокупности правовых норм, которые регулируют правоприменительную деятельность специальных уполномоченных органов, а так же правомерные действия субъекта защиты с целью прекращения нарушения прав, восстановления нарушенных прав, компенсации причинного вреда. (Андрій В. М. Система трудових прав працівників та механізм їх забезпечення: Автореф. дис.... докт. юрид. наук: 12.00.05. – О., 2012. – С. 20.) У нас нет оснований не распространять данную дефиницию на трудовые отношения с иностранным элементом, оговоркой о том, что при нарушении трудовых прав иностранца наряду с национальными нормами страны пребывания могут применяться как международные, так и иностранные нормы, регламентирующие защиту трудовых прав иностранца. В частности, подобная ситуация будет иметь место при аресте судна, плавающего под флагом иностранного государства по морским требованиям, связанным с невыплатой зарплаты гражданам государства порта при рассмотрении иска в судах государства порта.

Формы защиты прав моряков, работающих на иностранных судах, отличаются большим разнообразием и спецификой, в силу многообразия форм защиты таких прав в различных государствах и подпаданием моряка под юрисдикцию соответствующего иностранного государства; возможностью выбора права, применяемого к трудовым отношениям, и соответственно к формам защиты трудовых прав; наличием специальных коллизионных норм о праве, применяемом к трудовым отношениям на море, прежде всего в Кодексах торгового мореплавания; возможностью обратиться за защитой трудовых прав, особенно связанных с невыплатой зарплаты, в государства порта захода судна; разнообразием форм защиты трудовых прав моряков на международном уровне; возможностью обращения за защитой трудовых прав в государстве гражданства.