

Т. В. Іванова

студ. I курсу магістратури

спеціальність «Право»

Науковий керівник: ст. викл. О. М. Нагуш

ОСОБЛИВОСТІ КОЛІЗІЙНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ

Вихід трудових відносин за межі однієї держави та наявність розбіжностей у правовому регулюванні трудових відносин різними національними правопорядками, ставить перед міжнародним приватним правом завдання щодо створення правового механізму, здатного вирішувати питання щодо захисту прав працівників, встановлення конкретного рівня їх гарантій у трудових відносинах та соціальному забезпеченні, покращення умов праці тощо. Застосування законодавства держави прапора судна до трудових відносин у сфері торгівельного мореплавства привертає особливу увагу до забезпечення захисту трудових прав моряків та обумовлює актуальність цього дослідження.

Проблеми правового регулювання трудових відносин в морській галузі досліджувались в роботах Т. Т. Алієва, М. Андріанової, Т. В. Аверочкіної, О. М. Номоконової, А. С. Довгєрта, М. В. Лушнікової, Е. А. Петрової, С. М. Сергєєвої, Н. О. Хаустової, І. В. Шестерякової та інших.

Аналіз особливостей трудових відносин у морському суднопластві свідчить, що суб'єктом даних правовідносин виступає моряк, який працює на судні під іноземним прапором. Причому відносини, що виникають у процесі наймання моряка, через агентство з працевлаштування, для роботи на іноземному судні, які виникають з моменту укладення договору, теж входять до сфери регулювання міжнародного приватного трудового права [1, с. 461].

Досить довгий час правове регулювання трудових відносин у морській галузі здійснювалося за загальними правилами міжнародного приватного права, оскільки чітко виражених спеціальних колізійних норм для цієї сфери не існувало. А. С. Довгєрт вказує, що за останні два десятиліття ситуація значно змінилася: у багатьох країнах пройшли процеси кодифікації нормативно-правових актів, покликані врегулювати прогалини застосування права до міжнародних трудових відносин, що виникають у морському суднопластві [2, с. 19].

Важливо зазначити, що колізійно-правове регулювання трудових відносин міжнародного характеру може здійснюватися на двох рівнях: національному та міжнародному. Так, варто привести для прикладу ст. 52 Закону України «Про міжнародне приватне право», яка встановлює, що до трудових відносин

застосовується право держави, у якій виконується робота, якщо інше не передбачено законом або міжнародним договором України [3, ст. 52].

При визначенні права, що підлягає застосуванню до трудових відносин у морській галузі, можна виділити два основні підходи:

По-перше, застосування загальних колізійних норм, які визначають вибір компетентного права стосовно моряків, що працюють на судні під іноземним прапором (наприклад: за відсутності спеціальних колізійних норм, застосовних до трудових відносин з іноземним елементом в міжнародному судноплаванні).

По-друге, застосування спеціальних колізійних норм, що поширюються лише на трудові відносини в морському судноплаванні (наприклад: колізійна прив'язка «закон прапора» (*lex banderae/lex flagi*). Спеціальні колізійні норми можуть закріплюватися в актах загального характеру (принципах та законах про міжнародне приватне право), або в окремих нормативних актах, покликаних врегулювати особливості даного виду правовідносин (кодексах торговельного мореплавання, законах про моряків та інших).

До колізійних прив'язок у міжнародному трудовому праві за загальним правилом можна віднести: закон місця виконання роботи (*lex loci laboris*); особистий закон наймача (*lex personalis/lex societatis*); закон автономії волі (*lex voluntatis*) [5, с.121].

Проте, як зазначає А. С. Довгерт, національне законодавство та міжнародні договори традиційно використовують спеціальну колізійну прив'язку (*lex banderae/lex flagi*), яка поширюється тільки на трудові відносини, які виникають у міжнародній морській галузі [2, с. 19]. Під колізійним принципом «закон прапора» треба розуміти індивідуалізацію прив'язки «особистий (національний) закон», який застосовується до повітряних, водних суден та космічних об'єктів. Колізійна прив'язка закон прапора (*lex banderae/lex flagi*), за загальним правилом, застосовується в міжнародному приватному праві для визначення: в рамках якої правової системи буде регулюватися статус судна, використовуваного при здійсненні міжнародних морських, річкових і повітряних перевезень. Так, відповідно до статті 48 Кодексу торговельного мореплавання України, правове становище екіпажу судна, що ходить під прапором України, а також відносини між членами екіпажу, які беруть участь у експлуатації цього судна та між членами екіпажу цього судна і судновласником, визначаються чинним законодавством України. Відносини, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України [5, ст. 48]. У деяких державах досить часто використовується прив'язка до закону країни реєстрації судна, що ототожнюється із «законом прапора».

Аналіз судової практики ряду країн з вказаного питання показує, що колізійна прив'язка «закон прапора» є найбільш поширеною при відшукуванні судами застосованого права (судове рішення у справі *Lauritzen v. Larsen* (345 U.S. 571 (1953) U. S. Supreme Court); та у зв'язку з правопорушеннями, які виникають

на судні в межах відкритого моря (судова справа Regina v. Anderson (1868) 11 Cox Crim. Cases 198; CCA, England) [6].

Проте, не можна виключати факт, що у певних випадках, можливе застосування і законодавства третьої держави у разі застосування принципу автономії волі сторін у договорі.

У випадку коли іноземна компанія однієї країни, наймає моряка для роботи на кораблі, що ходить під прапором третьої країни, колізійна прив'язка «закон прапора» не підлягає застосуванню. Аналогічною є ситуація із дефініцією «зручного» прапора. Використання «зручного прапора» на сьогоднішній день є доволі поширеним в морському судноплаванні, та призводить до того, що ані судновласник, ані екіпаж судна не мають ніякого відношення до держави прапора судна.

Як бачимо, правове регулювання трудових відносин у морській галузі здійснюється, за загальним правилом, шляхом використання колізійної прив'язки *lex flagi*, що встановлює застосування права держави прапора судна. Це означає, що суб'єкти трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, перебуваючи на судні під прапором іноземної держави, поза межами території власної держави, підпорядковані трудовому законодавству держави прапора судна.

Список використаної літератури

1. Аверочкіна Т. В. Колізії національних законодавств при працевлаштуванні моряків на судна іноземних судновласників. *Актуальні проблеми політики*. 2006. Вип. 29. С. 461–464.
2. Довгерт А. С. Правове регулювання міжнародних трудових відносин : навч. посібник. К. : НМК ВО, 1992. 248 с.
3. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. №2709–IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 01.04.2021).
4. Кодекс торговельного мореплавання України: Закон України від 23.05.1995 р. №176/97–ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 01.04.2021).
5. Белогубова О. О. Колізійно-правове регулювання трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, в міжнародному судноплаванні. *Науковий вісник Херсонського державного університету*: зб. наук. праць. 2014. Вип. 6(2). Т. 1. С. 120–130.
6. Стрельцова Е. Д. Коллизионные принципы международного частного права в морском праве: особенности и сферы применения. *Правова держава*. 2016. № 23. С. 174–181. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pra_v_2016_23_33 (дата звернення: 01.04.2021).