

версального режима международных воздушных перевозок также интенсифицирует внешнеэкономические связи Республики Беларусь и позволит белорусским авиатранспортным предприятиям быть более конкурентоспособными. Республике Беларусь как государству, идущему по пути прогрессивного развития, не следует оставаться в стороне от наиболее позитивных и современных тенденций унификации норм международного частного права.

Литература

1. Холопов, К. В. Международное частное транспортное право / К. В. Холопов. – Москва : Статут, 2010. – 700 с.

2. Сигал, К. Ю. Ответственность перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: сравнительно-правовой анализ / К. Ю. Сигал // Научно-практическая конференция : сборник докладов / Университет ГА. – СПб. : 2013 – с. 93–96.

3. Смирнов, А. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. / А. Смирнов // Белорус. журн. междунар. права и междунар. отн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.evolutio.info/content/view/665/55/>. – Дата доступа: 01.04.2015.

Международные воздушные перевозки: пробелы в коллизионном праве Республики Беларусь

*Рынейская Е. Г., выпуск. БГУ (2015 г.),
науч. рук. Денисенко М. А., канд. юр. наук, доц.*

К настоящему времени в международном частном праве сложилось два режима регламентации международных воздушных перевозок. Один из них базируется на Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавской конвенции 1929 г.), другой – на Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (Монреальской конвенции 1999 г.). Указанные международные договоры содержат правила, имеющие принципиально важное значение для целей осуществления международных воздушных перевозок и отражающие их специфику: требования к перевозочным документам и вопросы ответственности перевозчика.

Вместе с тем на практике при осуществлении международных авиаперевозок могут складываться ситуации, когда объективно перевозка является международной, но по тем или иным причинам исключается из сферы действия конвенционного регулирования. Кроме того, как справедливо отмечает Н. Н. Остроумов со ссылкой на О. Н. Садикова, вышеупомянутые конвенции «не затрагивают многих важных транспортных операций, полно-

стью оставляя их в сфере регулирования внутреннего права». Это касается, например, вопросов, связанных с ответственностью перевозчика (ее объем, круг лиц, имеющих право на возмещение, и т. п.). Имеются государства, которые по разным причинам не являются участниками соответствующих международных договоров, а это, в свою очередь, значит, что существуют международные перевозки, которые последними не регулируются [1, с. 21]. Во всех этих случаях надлежит обращаться к внутреннему праву с целью поиска ответа на вопрос, право какой страны надлежит применять. Коллизионное регулирование в этой связи приобретает доминирующее значение.

Законодательство Республики Беларусь не содержит специальных коллизионных привязок для воздушного сообщения ввиду отсутствия такой необходимости, следовательно, применению подлежат общие коллизионные нормы для транспортных правоотношений. Так, при отсутствии соглашения сторон право, применимое к договору перевозки как груза, так и пассажира, определяется по общим правилам ст. 1124 и ст. 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь, предусматривающим автономию воли сторон, а общей субсидиарной презумпцией выступает принцип «характерного исполнения»: применению подлежит право страны, где имеет основное место деятельности перевозчик, за исключением деликтов, связанных с причинением вреда жизни и здоровью пассажиров.

Полагаем, что к настоящему времени в Республике Беларусь назрела потребность в пересмотре норм международного частного права, касающихся перевозочных отношений с тем, чтобы обеспечить адекватный уровень защиты пассажиров. Позитивным примером является дифференцированное решение вопроса о праве, применимом к договору перевозки грузов и договору перевозки пассажиров в случае коллизии законов, которое нашло отражение в Регламенте (ЕС) № 593/2008 Европейского Парламента и Совета от 17 июня 2008 г. «О праве, подлежащем применению к договорным обязательствам» (Регламент Рим I). Его положения предусматривают целые каскады коллизионных норм для обоих видов договора. Так, при отсутствии соглашения сторон к правам и обязанностям, вытекающим из договора перевозки грузов, применяется право страны, где имеет свое обычное местонахождение перевозчик, но только в том случае если либо место погрузки, либо место доставки, либо обычное местонахождение отправителя также находится в этой стране; иначе применению подлежит право страны, где находится место доставки, согласованное сторонами (п. 1 ст. 5). Термин «отправитель» обозначает любое лицо, которое заключает с перевозчиком договор перевозки, а термин «перевозчик» – сторону договора, которая обязуется перевезти груз независимо от того, осуществляет ли она перевозку сама или нет (п. 22 Преамбулы). Согласно п. 2 ст. 5, при отсутствии соглашения сторон к правам и обязанностям, вытекающим из договора перевозки пассажи-

ров, применяется право страны, где имеет свое обычное место жительства пассажир, но только в том случае если либо место отправления, либо место назначения также находятся в этой стране; иначе применению подлежит право страны, где имеет свое обычное местонахождение перевозчик.

Полагаем, что опыт коллизионного правового регулирования договора перевозки пассажира в Европейском Союзе может быть учтен в отечественных нормах международного частного права. Так, уместным будет предложение о необходимости дополнения ст. 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь положением, предусматривающим отдельное коллизионное регулирование для правоотношений, вытекающих из договора международной перевозки пассажиров. По нашему мнению, п. 2 ст. 5 Регламента Рим I отражает наиболее прогрессивный подход к регламентации рассматриваемого вопроса и должным образом учитывает интересы потребителей транспортных услуг, устанавливая *lex domicilii* в качестве основной коллизионной привязки.

Литература

1. Остроумов, Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н. Н. Остроумов. – Москва : Статут, 2009. – 266 с.

О понятии коллективного трудового договора

*Савко В. В., магистрант ГрГУ им. Я. Купалы,
науч. рук. Авдей А. Г., канд. юр. наук, доц.*

В юридической литературе сформировались несколько точек зрения на природу коллективного договора. Вместе с тем однозначного подхода к определению понятия «коллективный трудовой договор» не выработано. Мы разделяем мнение Е. А. Волк о том, что, во-первых, коллективный договор следует рассматривать как нормативный правовой акт, что придает ему обязательную силу. Во-вторых, коллективный договор стоит определять как соглашение сторон. В-третьих, стоит учитывать, многие авторы отмечают смешанную природу коллективного договора. С одной стороны, коллективный договор является источником трудового права, с другой стороны, – является соглашением работников и нанимателей [1, с. 79–80].

На наш взгляд, коллективный договор – это специфический для отрасли трудового права вид нормативного соглашения, имеющий социально-партнерскую природу. Коллективный договор является совместным волеизъявлением двух или трех сторон социального партнерства. Он заключается в особом порядке, т. е. ему обязательно предшествуют коллективные перего-