

УДК 341.1.8

**М.І. ГОЛЬБІН**, Інститут держави і права  
ім. В.М. Корецького Національної академії наук  
України

## **ХАРАКТЕРИСТИКА КОНВЕНЦІЙ МОП У СФЕРІ ЗАХИСТУ ТРУДОВИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ ПРАВ МОРЯКІВ**

*Ключові слова:* міжнародне право, Міжнародна організація праці, конвенції МОП, трудові права моряків, соціальні права моряків, захист трудових та соціальних прав

За своєю природою умови роботи моряків такі, що вимагають міжнародно-правового регулювання. Особливе значення в цьому процесі належить Міжнародній Організації праці (МОП) (International Labour Organisation – ILO), яка була заснована в 1919 р. згідно Версальського мирного договору в рамках Ліги Націй з метою об'єднання спільних зусиль урядів, підприємців і представників профспілок для сприяння соціальної справедливості та встановленню єдиних стандартів у сфері трудових відносин [1].

Взяті разом «морські» конвенції та рекомендації МОП складають так званий Міжнародний трудовий кодекс моряків – неофіційному зводі конвенцій і рекомендацій МОП, що регулюють працю моряків [2].

На підставі аналізу норм міжнародного права, практики та досвіду країн, поглядів таких вчених-дослідників у сфері трудових та соціальних прав, як В.С. Венедіктов, О.С. Савич, В.Г. Торський, О.М. Шемякін, Ю.В. Сергєєв та інших, надамо загальну характеристику конвенцій МОП у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, що і становить мету статті.

До міжнародних актів МОП, які регулюють питання охорони праці моряків необхідно віднести такі, як: Конвенції МОП «Про працевлаштування моряків» № 9 від 10.07.1920 року;

«Про трудові договори моряків» № 22 від 07.06.1926 року; «Про заробітну плату, робочий час на борту суден та склад суднового екіпажу» (переглянута у 1958 році) № 109 від 14.05.1958 року; «Про безперервність зайнятості моряків» № 145 від 13.10.1976 року; «Про інспекцію умов праці та побуту моряків» № 178 від 08.10.1996 року; «Про найм та працевлаштування моряків» № 179 від 08.10.1996 року; «Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу» № 180 від 08.10.1996 року; «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» № 55 від 06.10.1936 року; «Про медичний огляд моряків» № 73 від 06.06.1946 року; «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» № 134 від 14.10.1970 року; «Про мінімальні норми на торговельних суднах» № 147 від 13.10.1976 року; «Про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту» № 163 від 24.09.1987 року, а також Рекомендації МОП: «Щодо забезпечення судновласниками суднового екіпажу постільними, столовими та іншими речами» № 78 від 06.06.1946 року, «Щодо заробітної плати, робочого часу на борту суден і складу суднового екіпажу» № 109 від 29.04.1958 року, «Щодо безперервності зайнятості моряків» № 154 від 13.10.1976 року, «Щодо захисту молодих моряків» № 153 від 13.10.1976 року, «Щодо заробітної плати моряків, робочого часу та складу суднового екіпажу» № 187 від 08.10.1996 року, «Щодо найму і працевлаштування моряків» № 186 від 08.10.1996 року. Крім того, Міжнародною морською організацією (далі – ІМО) були прийняті Міжнародні конвенції: з охорони людського життя на морі від 01.10.1974 року; «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти» від 1978 р.; «Про пошук і рятування на морі» від 1979 р.; Міжнародний кодекс по управлінню безпечною експлуатацією судів і запобіганням забруднення, прийнятий Резолюцією ІМО від 09.11.1993 року; Кодекс по розслідуванню морських аварій та інцидентів, прийнятий

ІМО від 27.11.1997 року; Переглянуте керівництво по застосуванню Міжнародного кодексу з управління безпекою 29.11.2001 року.

Так, Конвенцією МОП «Про трудові договори моряків» № 22 (загальна кількість країн, які ратифікували – 58, у тому числі Україна) передбачено, що договори про найм підписуються як судновласником чи його представником, так і моряком [3]. Надається можливість вивчити договір до його підписання. Національним законодавством встановлені умови договору, з метою забезпечення належного нагляду з боку компетентного органу державної влади. Положення договору вважаються виконаними, якщо компетентний орган влади підтвердить, що вони були надані йому в письмовій формі й схвалені як моряком, так і судновласником чи його представником. (ст.3 Конвенції). Відповідно до ст.6 Конвенції, договір може укладатися на невизначений період, якщо це передбачено національним законодавством, або на певний період, чи то на одне плавання. У договорі чітко визначаються відповідні права та обов'язки сторін. В ньому містяться такі дані: прізвище, ім'я, по-батькові моряка, дата його народження і місце народження; місце і дата укладення договору; назва судна або суден, на борту яких моряк зобов'язується служити; чисельність екіпажу судна, якщо цього вимагає національне законодавство; рейс чи рейси, що передбачаються, якщо це можливо визначити на момент укладення договору; посада, на яку наймається моряк; якщо можливо, місце і дата прибуття моряка на борт судна для роботи; належне продовольче забезпечення, якщо національне законодавство не передбачає іншого; розмір заробітної плати; строк договору та умови припинення його чинності та інші дані, які вимагає національне законодавство (ст.6 Конвенції). Розірвати договір кожною стороною можливо за умови, що про це завчасно було зроблено повідомлення в строк, який не повинен становити менше ніж 24 години. Зробити це можливо в будь-якому порту завантаження чи розвантаження.

Конвенцією МОП «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» № 55 (загальна кількість країн, які ратифікували – 16, Україна також), передбачено, що судновласник несе зобов'язання у разі хвороб і травм, які виникли в період між датою початку роботи відповідно до трудового договору і датою закінчення строку найму, або смерті, яка сталася через таку хворобу або травму [4]. Відповідно до ст.2 Конвенції, якщо особа, яка поступила на службу, відмовилася пройти медичний огляд на момент зарахування на службу, у такому разі судновласники не є відповідальними за хворобу або смерть такої особи, безпосередньо спричинену хворобою. Ця норма може передбачатись національним законодавством.

У ст.3 цієї Конвенції зазначено, що медичний догляд і надання достатньої кількості якісних медикаментів та інших лікувальних засобів, а також харчування та проживання відносяться до медичної допомоги і підтримки, які надаються за рахунок судновласника.

Відповідно до ст.4 цієї ж Конвенції, судновласник бере на себе всі витрати з надання допомоги до одужання захворілого чи травмованого чи до того моменту, коли буде встановлено, що хвороба або втрата працездатності через травми є постійною.

Крім того, згідно зі ст.4 Конвенції, національне законодавство та правила можуть передбачати, що від моменту, коли моряк дістає медичний догляд на підставі системи страхування чи відшкодування, зобов'язання судновласника відносно такої особи закінчуються.

Також зобов'язання судновласника закінчуються з моменту, встановленого законом для надання медичного догляду. Відбувається це на підставі системи страхування або відшкодування одержувачам, на яких поширюється відповідна система. Таке відшкодування запроваджується навіть у разі, коли постраждала особа не охоплена такою системою, однак за умови, що на неї розповсюджується дія системи на підставі певних обмежень щодо іноземних працівників. Відбувається це якщо

на території, де зареєстровано певне судно, для моряків встановлено обов'язкове страхування на випадок хвороби або травми чи поширюється система відшкодування постраждалим від нещасних випадків на виробництві.

Судновласник виплачує заробітну плату у повному розмірі за весь час перебування захворілої або травмованої особи на борту, якщо хвороба або травма призвели до втрати працездатності. Відповідно до національних законів чи постанов, у разі, якщо захворіла чи травмована особа мають утриманців судновласник виплачує заробітну плату у повному або частковому розмірі, з дати списання на берег аж до одужання або до моменту, коли буде встановлено, що хвороба або втрата працездатності є постійними (ст.5 Конвенції). Всі витрати, які пов'язані з поверненням на батьківщину захворілого або травмованого моряка несе судновласник. Витрати повинні покривати усі витрати на перевезення, житло та харчування захворілого або травмованого протягом усього часу перебування в дорозі, а також витрати на її утримання аж до моменту, який призначено для від'їзду (ст.6 Конвенції).

Якщо відбулася смерть на борту судна або у разі смерті на березі, якщо небіжчик міг би на момент смерті претендувати на надання допомоги за рахунок судновласника, судновласник несе всі витрати (ст.7 Конвенції).

У Конвенції МОП «Про медичний огляд моряків» № 73 (загальна кількість країн, які ратифікували – 32, у тому числі Україна) закріплено, що жодна особа, до якої застосовується ця Конвенція, не приймається на судно на роботу, без надання довідки. Довідка має бути підписана лікарем та засвідчувати що, особа придатна до роботи в морі, на яку вона наймається. (ст.3 Конвенції) [5]. Зокрема, у ст.4 Конвенції чітко закріплено перелік фактів, які має підтверджувати медична довідка. У ст.5 цієї ж Конвенції визначається строк дії медичної довідки – два роки з моменту її видачі й не більше ніж шість років з моменту її видачі, якщо така довідка стосується здатності розрізняти кольори. Якщо строк дії довідки

минає під час перебування в плаванні, вона лишається дійсною до кінця плавання.

Конвенцією МОП «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» № 134 (загальна кількість країн, які ратифікували – 27, у тому числі Україна) передбачено, що компетентні органи влади в кожній морській країні-члені Організації повинні вживати заходи для забезпечення того, щоб виробничі нещасні випадки належним чином розслідувалися і про них подавалися відповідні відомості, а також щоб здійснювався детальний статистичний облік та аналіз даних щодо таких нещасних випадків [6]. Про всі виробничі нещасні випадки подаються відомості, і статистичний облік не обмежується лише нещасними випадками зі смертельним наслідком або нещасними випадками, причиною яких є судно (ст.2 Конвенції).

Так, у Конвенції МОП «Про безперервність зайнятості моряків» № 145 (загальна кількість країн, які ратифікували – 17, у тому числі Україна) зазначено, що термін «моряки» означає осіб, визначених національним законодавством або практикою, чи колективними угодами як такі, що працюють за наймом як члени екіпажу на борту морського судна, за винятком: а) військового корабля; б) судна, зайнятого риболовлю чи безпосередньо пов'язаними з нею операціями, або китобійним промислом чи аналогічними операціями (ст. 1 Конвенції) [7].

У ст.2 передбачено, що національною політикою кожної держави-члена, яка має морське пароплавство повинно бути передбачено заохочення всіх зацікавлених сторін у забезпеченні безперервною або регулярною зайнятістю кваліфікованих моряків, що забезпечує одночасно власників суден стабільною і компетентною робочою силою. У ст.6 Конвенції наголошується, що кожна держава-член повинна забезпечувати застосування до моряків відповідних правил безпеки і гігієни праці, благоустрою і професійної підготовки.

Відповідно до ст.2 Конвенції МОП «Про мінімальні норми на торговельних судах»

№ 147 (загальна кількість країн, які ратифікували – 42, у тому числі Україна), кожний хто ратифікує цю Конвенцію, зобов'язаний мати законодавство, яким встановлюється для суден, зареєстрованих на його території, норми безпеки, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу з метою забезпечення безпеки для життя на борту судна, засоби соціального страхування. Крім того, виконувати ефективну юрисдикцію або контроль над суднами, зареєстрованими на його території відносно норм безпеки, тривалості робочого часу і комплектування екіпажу, які передбачаються національним законодавством та правилами. Заходів соціального страхування, умов праці та умов життя на борту судна, таким чином, щоб вони зобов'язали однаково зацікавлених судовласників і моряків. Запевнитися в тому, що всі заходи ефективного контролю життя та інших умов праці на судні погоджені між судовласниками або їхніми організаціями та організаціями моряків. Тобто, організаціями моряків, які були засновані відповідно до основних положень Конвенції 1948 року про свободу асоціації та захист права на організацію і Конвенції 1949 року про права на організацію та ведення колективних переговорів. Забезпечувати наявність особливих процедур набору моряків на судна, які зареєстровані на його території, і які підлягають загальному нагляду з боку компетентного органу влади. А також розгляду скарг, які виникають у зв'язку з цим. Забезпечувати, щоб моряки, які найняті на судно, зареєстроване на його території, мали достатню кваліфікацію або професійну підготовку для виконання обов'язків, для яких вони найняті. Перевіряти, що судна, зареєстровані на його території, відповідають ратифікованим ним законам та правилам, які застосовуються і набувають чинності в міжнародних конвенціях з питань праці, і якщо це відповідає національному законодавству, колективним угодам. Проводити офіційні розслідування відносно будь-якого серйозного випадку, особливо тих, що викликали поранення і (або) людські жертви. (ст.2 Конвенції) [8].

Конвенцією МОП «Про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту» № 163 (загальна кількість країн, які ратифікували – 12, у тому числі Україна), передбачено, що кожний член, зобов'язаний забезпечувати належне соціально-побутове обслуговування морякам як у порту, так і на борту судна. Забезпечувати проведення необхідних заходів щодо фінансування соціально-побутового обслуговування. Незалежно від будь-якої дискримінації, забезпечувати соціально-побутове обслуговування моряків у відповідних портах країни, а також незалежно від держави реєстрації судна, на якому вони служать. А також забезпечувати надання соціально-побутового обслуговування всім морякам на борту кожного морського судна, незалежно від форми власності, яке зареєстроване на його території (ст.ст.2–4 Конвенції) [9].

Конвенцією МОП «Про інспекцію умов праці та побуту моряків» № 178 (загальна кількість країн, які ратифікували – 7, у тому числі Україна) передбачено, що кожний член, на якого вона поширюється, сприяє діяльності системи інспекції з умов побуту та праці моряків [10].

Згідно зі ст.3 цієї Конвенції, кожен член повинен забезпечити, щоб усі судна, які зареєстровані на його території, з інтервалом не більше трьох років, а якщо можливо, то щорічно, підлягали інспектуванню, для перевірки відповідності умов побуту й праці на борту національним законам та правилам. Призначає інспекторів, які для виконання своїх обов'язків повинні мати відповідну кваліфікацію. Крім того, вживає необхідних заходів, щоб переконатися в тому, що інспекторів достатньо. Інспектори уповноважені відвідувати зареєстровані на території члена Організації судна та входити в приміщення для інспектування, провадити огляд або перевірку, або будь-яке розслідування, вимагати виправлення недоліків, забороняти судові залишати порт до моменту вжиття необхідних заходів та інше. (ст.ст.4–5 Конвенції).



Конвенцією МОП «Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу» № 180 (загальна кількість країн, які ратифікували – 9, у тому числі Україна) передбачено, що нормальна тривалість робочого часу для моряків ґрунтується на восьмигодинному робочому дні з одним вихідним на тиждень та вихідними у святкові дні (ст.4 Конвенції) [11].

Відповідно до ст.5 цієї Конвенції, передбачено норми тривалості робочого часу або відпочинку, які складають: максимальна - не перевищує: 14 годин на будь-який 24-годинний період; 72 години на будь-який семиденний період; мінімальний час – не має бути менший: десяти годин на будь-який 24-годинний період; 77 годин на будь-який семиденний період. Моряки не можуть працювати вночі у віці до 18 років. На судні не може бути працівників, які не досягли 16 років. (ст.6 Конвенції).

Але найвагомішим досягненням МОП є Конвенція про працю у морському судноплаванні (MLC) від 23.02.2006 року (далі – Конвенція 2006 року) [12]. Нова Конвенція 2006 року об'єднує і проводить у відповідність з вимогами сьогодення положення 36 конвенцій, що діють, починаючи з 1920 року. Більш того, цього ж року кількість країн, які ратифікували Конвенцію 2006 року (відому як Біль про права моряків) досягла необхідної кількості для набрання нею чинності.

Як відзначає О.С. Савич, «у практиці конвенцію називають «Зведеною Конвенцією» оскільки, у ній у єдиному новому форматі, разом зведені практично всі з існуючих документів про працю в морському судноплаванні» [13, с.108].

Попередні конвенції будуть закриті для подальшої ратифікації. Держави, що не приєдналися до нової Конвенції 2006 року, мають виконувати положення конвенцій, які вони ратифікували раніше.

Конвенція 2006 року побудована так, щоб стати глобальним правовим інструментом, доповнюючи основні конвенції ІМО, такі як Міжнародна конвенція 1974 р. з охорони

людського життя на морі (СОЛАС), Міжнародна конвенція 1978 р. про підготовку й дипломування моряків та несення вахти (з поправками) (ПДМВ) та Міжнародна конвенція 1973–1978 рр. про попередження забруднення з кораблів (МАРПОЛ).

Ці конвенції ІМО лише опосередковано торкаються теми захисту трудових та соціальних прав моряків. У зв'язку з цим, і була створена Конвенція 2006 року, оскільки, відповідно до Преамбули, її прийняття базується на бажанні «створити єдиний погоджений акт, що охоплює, у міру можливості, всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій і рекомендацій про працю в морському судноплаванні».

Як вважає Ю.В. Сергєєв, Конвенція 2006 року покликана сприяти дотриманню стандартів і норм праці капітанами і власниками судів на всіх рівнях. Мова йде і про процедуру подачі моряками скарг на дії капітанів суден і власників, у тому числі, які пов'язані з умовами праці на цих суднах, із здійсненням контролю над суднами, а також юрисдикцією держав прапора [14, с.72–73].

Конвенція 2006 р. визначає вимоги до умов зайнятості моряків, а саме: тривалості робочого дня і відпочинку, мешканню, місцям відпочинку, харчуванню, медичним послугам і соціальному захисту. Крім того, вона встановлює мінімальні вимоги до моряків, що працюють на судні.

Одна із новин конвенції – її форма і структура, що поєднує обов'язкові для виконання юридичні норми з рекомендаціями.

Ця особливість істотно відрізняє новий документ від традиційних конвенцій МОП. Процедура внесення змін в нову конвенцію відрізняється оперативністю. Дуже важливо, що нова конвенція встановлює систему сертифікації умов праці моряків. Відповідно до нового стандарту, судна більше 500GT, здійснюють міжнародні рейси або рейси між закордонними портами, зобов'язані мати на борту «Морський трудовий сертифікат» і «Деклара-

цію відповідності морським трудовим стандартам». В декларацію на постійній основі вносяться плани і заходи власників суден щодо виконання відповідних національних законодавчих і нормативних актів, прийнятих відповідно до нової конвенції МОП. На капітанів покладається обов'язок безпосередньо здійснювати заявлені судновласниками заходи, а також ретельно документувати всі дії, направлені на дотримання нової конвенції. Держави прапора повинні аналізувати заявлені судновласниками заходи, контролювати і реєструвати їх здійснення. Таким чином, створюються важелі впливу на тих судновласників, які не дотримуються закону.

У новій Конвенції 2006 року основні права моряків на гідну працю сформовані у твердих формулюваннях, але передбачено значну міру гнучкості для країн, що її ратифікують, у тому як вони імплементуватимуть ці норми щодо гідної праці у національне законодавство.

Таким чином, враховуючи, що Україна ратифікувала багато конвенцій МОП у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, залишається нагальним питання ратифікації та успішної імплементации Конвенції про працю у морському судноплаванні (MLC) від 23.02.2006 року, що сприятиме підвищенню іміджу України як морської держави, яка виконує міжнародні норми щодо захисту трудових та соціальних прав моряків.

## ЛІТЕРАТУРА

1. International Labour Organization. Origins and history [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>

2. Международный трудовой кодекс моряков [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=109>.

3. Конвенція МОП «Про трудові договори моряків» : від 24.06.1926 р., № 22. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_193](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_193).

4. Конвенція МОП «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» : від 06.10.1936 р., № 55 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993\\_156](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993_156).

5. Конвенція МОП «Про медичний огляд моряків» : від 29.06.1946 р., № 73 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993\\_129](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_129).

6. Конвенція МОП «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» : від 30.10.1970 р., № 134. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993\\_115](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993_115).

7. Конвенція МОП «Про безперервність зайнятості моряків» : від 28.10.1976 р., № 145 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_053](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_053).

8. Конвенція МОП «Про мінімальні норми на торговельних суднах» : від 29.10.1976 р., № 147 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993\\_052](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993_052).

9. Конвенція МОП «Про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту» : від 08.10.1987 р., № 163 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_150](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_150).

10. Конвенція МОП «Про інспекцію умов праці та побуту моряків» : від 22.10.1996 р., № 178 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993\\_047](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/993_047).

11. Конвенція МОП «Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу» : від 22.10.1996 р., № 180 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_049](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_049).

12. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993\\_519/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_519/page).

13. Савич О. С. Деякі питання імплементации та ратифікації конвенції МОП про працю у морському судноплаванні 2006 р. / Савич О. С. // Вісник Маріупольськ. держ. ун-ту. – Сер.: Право. – 2011. – Вип. 1. – С. 108.

14. Сергеев Ю. В. Правове регулювання | Судноплавство. – 2008. – № 4–5. – С. 72–73.  
праці і захист прав моряків / Сергеев Ю. В. //

*Гольбін М. І. Характеристика конвенцій МОП у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків / М. І. Гольбін // Форум права. – 2016. – № 3. – С. 31–37 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP\\_index.htm\\_2016\\_3\\_8.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2016_3_8.pdf)*

Виконано аналіз конвенцій МОП у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків. Аналізуються найбільш вагоміші конвенції МОП у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, визначається специфіка їх впливу на законодавство на національному рівні.

\*\*\*

*Гольбин Н.И. Характеристика конвенций МОТ в сфере защиты трудовых и социальных прав моряков*

Выполнен анализ конвенций МОТ в сфере защиты трудовых и социальных прав моряков. Анализируются наиболее весомые конвенции МОТ в сфере защиты трудовых и социальных прав моряков, определяется специфика их влияния на законодательство на национальном уровне.

\*\*\*

*Golbin N.I. Characteristic of ILO Conventions in the Area of Protection of Labour and Social Rights of the Seafarers*

The article is devoted to the analysis of ILO conventions in the area of protection of labour and social rights of the seafarers. Most significant ILO conventions in the area of protection of labour and social rights of the seafarers are analyzed, specificity of their influence on legislation at the national level is determined.

Форум права Форум