

*Папфилова Ю.М., кандидат юридических наук,  
доцент, доцент кафедры международного права  
Украинского государственного университета  
финансов и международной торговли*

## НЕКОТОРЫЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАЩИТЫ ТРУДА МОРЯКОВ

*Аннотация.* В статье рассмотрены некоторые проблемные аспекты защиты труда моряков, международно-правовые механизмы обеспечения защиты трудовых прав моряков, проанализированы особенности найма и трудоустройства моряков в соответствии с международно-правовыми нормами. Исследуются источники международно-правового регулирования труда моряков, а также анализируются положения конвенций о труде моряков, где главную роль в принятии и применении международных трудовых норм играет Международная организация труда.

*Ключевые слова:* защита труда моряка, международно-правовое регулирование, защита трудовых прав моряков, Международная организация труда, конвенция, судно, международно-правовые нормы.

**Постановка проблемы.** С тех пор как возникло развитое мореплавание, Мировой океан всегда служил основным средством общения народов, развития их торговых и экономических связей. В современных условиях особенно морской торговый флот, осуществляя основную массу международных грузоперевозок, теснейшим образом связан со всеми экономическими и структурными изменениями мирового хозяйства, с ходом развития отдельных стран и континентов, с конъюнктурой рынков [1, с. 8].

Нормативные акты Международной организации труда (МОТ), регулирующие условия труда моряков, являются самой большой группой специальных конвенций и рекомендаций. Важность этого обусловлена спецификой деятельности в море, а также тем, что деятельность моряков в основном осуществляется за пределами их страны и поэтому требует международно-правового регулирования.

Наиболее значимой представляется Рекомендация Международной организации труда по созданию морских кодексов 1920 г., закладывающая основополагающий принцип правового регулирования труда одновременно, как международным, так и национальным трудовым правом. Учитывая этот принцип, важно определить, какие требования предъявляют к морякам и судовладельцам международные конвенции, какие из этих норм действуют на территории Украины, какие требуют дальнейшей ратификации, или о внесении изменений в сами конвенции, или о назревшей необходимости принятия новых конвенций по актуальным проблемам международно-правовой защиты труда моряков. Проблемы международно-правового регулирования труда моряков определяется ещё и тем, что данная проблематика в целом не освещена в украинской и зарубежной юридической литературе.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Общим вопросам, связанным с международно-правовой защитой труда моряков были посвящены труды таких авторов, как Бекяшев Д.К. [1], Гуцуляк В.Н. [7]. Деятельность МОТ и принятых ею документов, а также совершенствования нормотворческой деятельности МОТ в сфере охраны трудовых прав моряков были раскрыты в трудах Пономарёва В.Е. [15], Сидорченко В.Ф. [16]. Проблемы защиты трудовых прав моряков плавающих на иностранных судах рассматривают: Волошина С.М. [3], Номоконова Е.Н. [14]. Международный механизм обеспечения трудовых прав моряков, а так-

же защиту трудовых прав моряков в международному частном трудовом праве касаются такие учёные, как Белогубова О.А. [2]

Наряду с доктринальной литературой при написании статьи были проанализированы конвенции Международной организации труда, конвенции Международной морской организации, также были использованы материалы Организации Объединённых Наций и морское законодательство ряда стран.

**Целью статьи** являются изучение, обобщение, сравнение и оценка опыта международного и отечественного правового регулирования трудовых отношений моряков на теоретическом, нормативном и практическом уровнях для использования в украинской правовой действительности наиболее прогрессивных международных норм.

**Изложение основного материала.** Будучи одной из наиболее древних отраслей международного права, международное морское право возникло и развивалось в связи с развитием международного судоходства. Одновременно с повышением интенсивности международного мореплавания возрастала и аварийность мирового флота. По статистике ежегодно каждое третье морское судно попадает в аварию, и в Мировом океане погибает до 200 тысяч человек ежегодно [16, с. 3]. По данным Международной морской организации, примерно 80 процентов всех аварий на море вызваны ошибками судоводителей, других членов экипажа, лоцманов и других лиц, работающих в качестве члена экипажа морского судна [20, с. 12].

Деятельность человека, связанная с пребыванием на море, относится к категории наиболее опасных: число несчастных случаев со смертельным исходом на морском флоте в 30 раз выше, чем в обрабатывающей промышленности, и в 3 с лишним раза выше, чем в горнодобывающей промышленности, которая традиционно считается наиболее опасной сферой деятельности человека [15, с. 10].

Результаты расследования морских аварий выявляют условия, причины, последствия и виновность, а также уровень выполнения государством флага аварийного судна своих обязанностей по обеспечению безопасности международного мореплавания, а также пробелы в правовом регулировании безопасности мореплавания, в том числе соблюдения требований трудовых норм.

В настоящее время в мире зарегистрировано 83 544 судна, в том числе страны с развитой рыночной экономикой владели 26 596 судами, страны открытой регистрации – 41 393, государства Центральной и Восточной Европы – 744, социалистические государства Азии – 2 056, развивающиеся страны – 10 543 судами. Принадлежность 2 212 судов не определена. Из года в год увеличивается тоннаж судов торгового флота. Суммарный дедвейт мирового флота сегодня, по данным UNCTAD, составляет 1,534 млрд. тонн [14, с. 6].

Как отмечает В.Н. Гуцуляк, по своей природе условия работы моряков таковы, что требуют международно-правового регулирования. Особое значение в этом процессе принадлежит Международной организации труда. Международная организация труда (International Labour Organisation – ILO) была основана в 1919 г. согласно Версальскому мирному договору в рамках Лиги Наций с целью объединения совместных усилий правительств, предпринимателей и представителей профсоюзов по достижению социальной справедливости и установлению единых стандартов в сфере трудовых отношений [7, с. 203].

Согласно Уставу целями МОТ являются достижение всеобщего и прочного мира «на основе социальной справедливости» и улучшение существующих условий труда, что может быть достигнуто регламентацией рабочего времени, включая установление максимальной продолжительности рабочего дня и рабочей недели, регламентацией набора рабочей силы путём борьбы с безработицей, установлением гарантий заработной платы, обеспечивающей удовлетворительные условия жизни и др. Эти положения Устава подтверждены Декларацией относительно целей и задач МОТ, принятой Генеральной конференцией МОТ в Филадельфии в 1944 году [7, с. 204].

МОТ осуществляет деятельность в трёх основных направлениях: разработка конвенции и рекомендаций о труде; оказание технической помощи развивающимся странам; обучение и просвещение по вопросам, входящим в круг деятельности МОТ. Разработка конвенции и

рекомендаций о труде – важнейшая форма деятельности МОТ.

Конвенции МОТ становятся обязательными для государств-членов МОТ в случае их ратификации. Ратифицируя конвенцию, государство берёт на себя обязательство принимать необходимые меры для эффективного применения её положений. Рекомендации не подлежат ратификации и не порождают других обязательств для государств, кроме предусмотренных уставом обязанностей процедурного характера. В МОТ нет юридической обязанности ратифицировать конвенции, однако самим фактом вступления в МОТ, государство берёт на себя в этом плане определённые обязательства.

Следует отметить, что за последнее время МОТ стала постепенно совершенствоваться как основное средство правового регулирования труда моряков. На сегодняшний день почти все страны мира являются членами этой организации. При этом деятельность МОТ развивается довольно быстрыми темпами. За время её существования были разработаны и закреплены новые и более прогрессивные нормы о труде моряков. Они повышают интерес моряков к самой организации. Широкое распространение прогрессивных трудовых конвенций служит для тружеников моря не только моральным, но и юридическим основанием требовать практического улучшения условий морской службы. Обязательства членов МОТ относительно конвенций и рекомендаций, принятых МКТ, определены в статьях 19, 22 и 23 Устава организации.

Также международно-правовыми аспектами регулирования труда моряков занимается Международная федерация работников транспорта (МФТ) (ITF – International Transport Workers' Federation), которая объединяет свыше 400 профсоюзов из более чем 100 стран мира. Федерация представляет более пяти миллионов работников морского, речного, железнодорожного, автомобильного транспорта, портов, рыбной промышленности, гражданской авиации и сферы туризма [7, с. 233].

МФТ была основана в 1896 г. профсоюзами моряков и докеров Европы. Высшим органом МФТ является съезд, собирающийся каждые 4 года. На съезде избираются: Президент, Генеральный секретарь, а также 2 органа, действующие на постоянной основе Генеральный Совет и Исполнительный Комитет. Генеральный Совет собирается лишь в экстренных случаях. Руководство МФТ между съездами осуществляет Исполнительный Комитет, который собирается 2 раза в год для слушания и обсуждения отчётов Генерального Секретаря о деятельности и финансовом положении МФТ.

В рамках МФТ морскими проблемами занимается Специальный департамент моряков (The Special Seafarers' Department – SSD). В его состав входят: отдел по соглашениям (Agreement Unit), рассматривающий соглашения, заключённые между экипажами и судовладельцами и выдающий так называемые «голубые сертификаты», которые свидетельствуют о том, что указанное соглашение одобрено МФТ; отдел по претензиям (Claims' Unit), куда поступают все жалобы и претензии моряков; отдел по действиям на судах (Ships' Action Unit), вырабатывающий и координирующий меры, направленные на удовлетворение требований моряков (например, забастовки).

Основу правового регулирования труда на морском транспорте Украины составляет Кодекс законов о труде [11]. Учитывая принятие КЗоТа в 1971 г., несмотря на последующие многочисленные изменения и дополнения, по своей сути и заложенным принципам, он отражает существовавшую в то время социально-политическую систему и, безусловно, требует пересмотра.

По вопросам условий труда и социальной защиты моряков МОТ приняла 25% от общего числа принятых конвенций и рекомендаций. Нормативные акты МОТ, регулирующие условия труда и социальную защиту работников морских профессий, являются самой большой группой специальных (распространяющихся лишь на лиц, занятых в определённой отрасли экономики) конвенций и рекомендаций. Это обусловлено спецификой производственной деятельности в море, а также тем, что деятельность моряков в основном осуществляется за пределами их страны и поэтому требует международно-правового регулирования. Наиболее ёмкой по своему размеру, но настолько же и универсальной представляется Рекомендация МОТ по созданию морских кодексов 1920 г., закладывающая основополагающий принцип правового регулирования труда одновременно как международным, так и национальным трудовым

правом.

Учитывая этот принцип, важно определить, какие требования предъявляют к морякам и судовладельцам международные конвенции, какие из этих норм действуют на территории Украины, как они соотносятся с общими нормами национального трудового права. Сравнительное исследование указанных норм позволяет сделать вывод о необходимости ратификации Украиной тех или иных конвенций МОТ, или о внесении изменений в сами конвенции, или о назревшей необходимости принятия новых конвенций по актуальным проблемам правового регулирования труда моряков [3].

Украина занимает шестое место в мире по общей численности моряков. Также наша страна – третья в мире по поставке морской рабочей силы. Каждый 18-й моряк в мировом торговом флоте – украинец, а их численность в составе экипажей достигает 76 тыс. человек, плавающих под флагами разных стран мира. При этом крайне возрастает степень подверженности украинского моряка риску, связанному не только со спецификой мореходства, но и с рядом политических, правовых и социальных проблем.

На сегодня можно выделить несколько групп проблем моряков Украины. К первой группе можно отнести политико-правовые проблемы, связанные с нарушением прав моряков властями либо частными лицами других государств. Именно они наиболее часто находят резонанс в средствах массовой информации. Например, подобной проблемой являются аресты команды судов властями иностранных государств под предлогом нарушения норм международного морского права либо законодательства. Но игнорируются форс-мажорные обстоятельства, в связи с которыми подобное нарушение могло произойти. Показательным является случай судна «Генерал Аршинцев», украинский экипаж которого провёл в греческой тюрьме 11 месяцев, притом что капитана судна осудили на 6 лет лишения свободы. Официальными причинами ареста стало нарушение судном территориальных вод Греции, обвинение в контрабанде сигарет. Хотя в течение 11 месяцев игнорировались непредвиденные обстоятельства, произошедшие на судне «Генерал Аршинцев». Несмотря на то, что судно на выходе из Коринфского канала потеряло управление и его отнесло к берегам Греции в марте 2011 г., береговая охрана Греции принудительно доставила команду на берег. Освободить экипаж удалось лишь благодаря залому в 3 000 \$. Открытым остаётся вопрос об освобождении капитана и судебные разбирательства с судовладельцем, который не выплатил морякам зарплату.

Подобный случай не единичный. По данным информационных агентств, только в тюрьмах Греции сегодня находится 64 украинских моряка, когда как в других странах данное количество превышает 60 человек. Аналогичные нарушения прав украинских моряков происходили при задержке спецслужбами Индии в 2010 г. греческого балкера Dynamic Striker, аресте эстонского сухогруза Nemo властями Турции в 2011 г. [4].

Вторая группа проблем заключается в нарушениях социально-экономических прав моряков. Широко известна проблема невыполнения финансовых обязательств судовладельца перед экипажем. В случае с уже упомянутым судном «Генерал Аршинцев», задержки в выплате зарплаты являлись систематическими и вместо положенных нескольких тысяч моряки получали по 200 евро в месяц.

Права моряков нарушаются и крьюинговыми компаниями в посредничестве с судовладельцами. С моряка взимается плата от 500 \$ в обмен на содействие в поиске работы и заключении контракта с компанией-работодателем (судовладельцем). Однако нередки случаи, когда предлагается подписать совсем другой контракт, условия которого более жёсткие, а в случае отказа моряк отправляется домой за собственный счёт. Зачастую крьюинговые компании обязывают моряка хранить трудовую книжку в самом агентстве по найму и при этом требуют за это плату, что является прямым правонарушением. За период оказания подобной услуги у моряка не учитывается трудовой стаж и не начисляется пенсия. В случае форс-мажора они самоустраиваются и не предоставляют содействия. Например, в контрактах компании «Laskaridis Shipping» даже не указывалась конкретная компенсация для моряка и его семьи в случае форс-мажора. Подобных контрактов, не дающих украинским морякам никаких социальных гарантий, – около 50%. Процент значителен для того, чтобы государство

обратило внимание на нарушение социальных прав украинских моряков и отреагировало на законодательном уровне [9].

На сегодняшний день в Украине до сих пор не существует нормативного документа, который бы предусматривал, что при найме моряка крьюинг должен требовать у иностранных судовладельцев гарантий минимальной заработной платы, оформление медицинской и пенсионной страховки, компенсации в случае травмирования или гибели.

В апреле 2012 года в Верховной Раде Украины был представлен доклад экс-омбудсмана Нины Карпачёвой «О состоянии соблюдения и защиты прав моряков в Украине». Одной из серьёзных проблем был поднят вопрос трудоустройства и социальных гарантий моряков. Как отмечается в докладе, по состоянию на 2011 год в Украине было выдано 323 тыс. 750 свидетельств моряка. Из них 112 тыс. 691 моряков регулярно ходят на судах отечественных и иностранных собственников. «Не находя работы дома, моряки стремятся устроиться в иностранные компании, не интересуясь условиями найма и оплаты труда. Они довольствуются низкой оплатой труда и безотказно выполняют любую работу. Вот почему большинство людей оказываются на проблемных судах, сталкиваясь с задержками выплат заработных плат и отсутствием социальных гарантий», – говорится в отчёте [10].

«Украина, крупная морская держава, за годы независимости умудрилась развалить национальный торговый флот. Степень изношенности подвижного состава морских и речных компаний сейчас составляет 70%. Это влечёт за собой массу проблем», – объяснила Карпачёва [10]. Для их решения омбудсман предлагает нашей стране ратифицировать конвенцию Международной организации труда о труде в морском судоходстве. «Конвенция МОТ предусматривает механизмы социальной защиты моряков и создание системы обязательного страхования. Она обязывает судовладельцев заключать контракт с моряком, легализовать его заработную плату, выплачивать компенсации семьям моряков. Действие конвенции уже защищает моряков из 25 стран», – подчеркнула Нина Карпачёва [10].

В благополучных с экономической точки зрения странах профессия моряка далеко не престижна, потому что на берегу, без отрыва от семьи и связанных с этим стрессов можно заработать намного больше. О растущей нехватке морских офицеров в Великобритании, Франции и других европейских странах известно уже более пяти лет. С 1989 года на международном морском рынке труда стали появляться украинские моряки, пользующиеся большим спросом у западных судовладельцев. Они в большинстве своём высокопрофессиональны, дисциплинированы, не боятся работы. Вполне их устраивает и зарплата, хотя она зачастую ниже той, которую получают моряки из азиатских стран [17].

Какими бы ни были причины конфликтов, страдает в первую очередь плавсостав, находящийся в чужих портах без средств к существованию. Международная организация труда в своей деятельности постоянно возвращается к проблемам занятости и трудоустройства моряков. По этим актуальным вопросам был принят ряд конвенций (№№ 9<sup>1</sup>, 22<sup>2</sup>, 145<sup>3</sup>) и рекомендаций (№№ 107<sup>4</sup>, 139<sup>5</sup>, 154<sup>6</sup>), в которых в той или иной степени заложены основные принципы трудоустройства моряков, обеспечения занятости, положения о трудовых договорах моряков. Первой конвенцией МОТ, регламентирующей вопросы трудоустройства, стала Конвенция № 9 «О трудоустройстве моряков» (1920 г.). Она предусматривает следующие основные принципы: трудоустройство моряков не может являться предметом коммерческой деятельности, осуществляемой каким-либо лицом, обществом или учреждением с целью извлечения денежной прибыли; трудоустройство моряка на какое-либо судно не влечёт за собой никакого прямого или косвенного вознаграждения какому-либо лицу, обществу или учреждению; трудоустрой-

<sup>1</sup>Конвенция № 9 «О трудоустройстве моряков» 1920 г. Украиной не ратифицирована.

<sup>2</sup>Конвенция № 22 «О трудовых договорах моряков» 1926 г. Украиной не ратифицирована.

<sup>3</sup>Конвенция № 145 «О непрерывности занятости моряков» 1976 г. Украиной не ратифицирована.

<sup>4</sup>Конвенция № 107 «О найме моряков на службу на суда, зарегистрированные в иностранном государстве» 1958 г. Украиной не ратифицирована.

<sup>5</sup>Конвенция № 139 «О борьбе с опасностью, вызываемой канцерогенными веществами и агентами в производственных условиях, и мерах профилактики» 1974 г. Украиной не ратифицирована.

<sup>6</sup>Конвенция № 154 «О содействии коллективным переговорам» 1981 г. Украиной ратифицирована 16.05.1994 г.

ство как коммерческая деятельность, осуществляемая с целью извлечения прибыли допускается временно на основании лицензии, при условии, что данная деятельность будет происходить под контролем правительства в целях охраны прав всех заинтересованных лиц; при этом государство обязуется принять все осуществимые меры по скорейшему прекращению коммерческой деятельности по трудоустройству моряков, осуществляемой с целью извлечения прибыли; государство, ратифицировавшее конвенцию, организывает и поддерживает эффективную и соответствующую нуждам систему бесплатных государственных служб занятости для моряков; руководство работой таких служб занятости возлагается на лиц с практическим опытом мореходства; в процессе трудоустройства морякам обеспечивается свободный выбор судна, а судовладельцам – свободный выбор членов экипажа.

Таким образом, государство-член МОТ, ратифицирующее Конвенцию № 9, возлагает на себя обязательство установить систему бесплатных государственных бюро занятости под контролем центрального органа. В тех случаях, когда в стране существует бюро, осуществляющее коммерческую деятельность по трудоустройству моряков, то они должны иметь государственную лицензию и осуществлять свою деятельность под контролем государства и бесплатно для моряков.

Однако на практике продолжают иметь место факты, когда под различными предлогами частные бюро найма взимают с моряков значительные суммы за трудоустройство. Согласно опросу организации по изучению общественного мнения MORI среди 6 000 моряков в 93 странах, продолжают практиковаться взносы за приём на работу, хотя это противоречит Конвенциям МОТ № 9 и № 179<sup>7</sup>. В общей сложности 11 респондентов платили за то, чтобы их приняли на судно, причём 43% таких моряков оказались из Индонезии. Около половины всех моряков получили работу при посредничестве агентств по найму экипажей, причём у 43% моряков контракт не предусматривал выплату каких-либо пособий [19, с. 24].

Некоторые моряки в таких случаях обращаются с жалобой в национальные профсоюзы или в МФТ, однако в этом случае существует угроза для моряка попасть в «чёрный» список. Необходимо предпринимать срочные меры для того, чтобы поставить вне закона широко распространённую практику внесения моряков в чёрные списки за выражение протеста против нарушения трудового законодательства.

Подобные факты способствовали принятию МОТ в 1958 году Рекомендации № 107 «О найме моряков на службу на суда, зарегистрированные в иностранном государстве». Рекомендация разработана в целях возвращения моряков к работе на национальных судах. «Каждое государство должно прилагать все усилия по предотвращению трудоустройства моряков на суда под иностранными флагами, за исключением случаев, когда условия работы на таких судах отвечают требованиям коллективных договоров и социальных стандартов, приемлемых для национальных организаций судовладельцев и моряков». И всё-таки, большинство кюинг-агентств создано именно для того, чтобы нанимать моряков на суда иностранных компаний, суда которых, как правило, работают под «удобным» флагом [18, с. 32].

**Выводы.** На межгосударственном уровне возникновению разнообразных вышеописанных проблем у моряков способствуют неопределённости Украины в международно-правовой сфере. Украина до сих пор не ратифицировала Конвенцию «О труде в морском судоходстве» 2006 г., Конвенцию № 145 «О непрерывности занятости моряков» 1976 г. Кроме того, необходим пересмотр ряда конвенций МОТ, в том числе Конвенции № 22 «О трудовых договорах моряков» 1926 г., Конвенции № 137 «О профессиональном обучении моряков» 1970 г. и другие документы МОТ, обеспечивающие гарантию соблюдения прав моряков.

Надо иметь в виду, что независимо от уровня ратификации соответствующие нормы, содержащиеся в морских трудовых конвенциях МОТ, фактически широко применяются в мировом торговом флоте и служат основой для ведения переговоров в этой области.

Фактически моряки не имеют правового поля для отстаивания своих прав перед чиновниками другого государства, зарубежными судовладельцами, как в случае с судном «Генерал Аршинцев».

<sup>7</sup>Конвенция № 179 «О найме и трудоустройстве моряков» 1996 г. Украиной не ратифицирована.

Что касается национального уровня, то причиной социально-экономических проблем моряков является перенасыщенность рынка труда Украины. Это связано с продажей в 90-х годах торгового и гражданского флота. Фактически это означало ликвидацию целой отрасли национального транспортного сектора, что лишило тысячи моряков рабочих мест. В связи с этим украинские моряки в поисках работы, вынуждены пренебрегать собственной безопасностью, участвуя в рейсах по опасным маршрутам, обращаясь в сомнительные крьюинговые компании либо к недобросовестным судовладельцам.

Также нужно воспользоваться опытом Румынии и Польши, где крьюинговая компания вносит взнос, который выступает в виде залога в случае ареста моряков. Полезным для заимствования является также опыт таких крьюинговых компаний, как Navila Shipping ASA (Норвегия), Delta Marine Personnel Services Ltd. (Великобритания), где защита прав, страхование здоровья и жизни моряков, выплата компенсации в случае форс-мажоров является одним из обязательств, вносимых в контракт. Кроме того, для контроля над крьюинговыми компаниями необходимо использовать опыт многих стран ЕС и соседней России по созданию нормативных документов, регламентирующих их деятельность и лицензирование.

Международному морскому трудовому праву должны быть присущи определённые функции, одинаковые для его международной и национальной составляющей. Главной при этом должна оставаться защитная функция трудового права. Международное морское трудовое право должно учитывать не только интересы моряка как работника, но и его работодателя.

#### Список использованной литературы

1. Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование труда моряков и рыбаков / Д.К. Бекашев. – М. : ВНИРО, 2004. – 250 с.
2. Белогубова О.О. Юридичні проблеми регулювання трудових відносин моряків з іноземним елементом на судах під «зручним прапором» [Електронний ресурс] / О.О. Белогубова // Митна справа. – 2015. – № 1 (2.1). – С. 8-14. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ms\\_2015\\_1\(2.1\)\\_4.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ms_2015_1(2.1)_4.pdf).
3. Волопина С.М. Проблеми захисту трудових прав моряків на іноземних судах. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер. : Юриспруденція. – 2015. – № 13. Том. 1. – С. 131-134.
4. Гольбин Н. Кто защитит права украинских моряков? Вопросы, требующие ответа [Электронный ресурс] / Н. Гольбин // Про закон. – 2012. – 25 апреля. – Режим доступу : <http://pro-zakon.com/node/1037>.
5. Государства-члены МОТ [Электронный ресурс] / Международная организация труда. – Режим доступа : <http://www.ilo.m/aboutru.htm>.
6. Гуреев С.А., Зенкин И.В., Иванов Г.Г. Международное морское право / С.А. Гуреев, И.В. Зенкин, Г.Г. Иванов. – М. : Норма, Инфра. – М, 2011. – 432 с.
7. Гуцуляк В.Н. Морское право : учеб. пособие / В.Н. Гуцуляк. – М. : Рос. консулт, 2000. – 325 с.
8. Джунусова Д.Н. Международное морское право : учебное пособие / Д.Н. Джунусова. – Астрахань : Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2012. – 328 с.
9. Для украинских моряков главными проблемами являются пиратские нападения и отсутствие соцзащиты [Электронный ресурс]. Работа для моряков и крьюинг. – Режим доступа : <http://www.seajobs.ru/>.
10. Доклад Карпачёвой Н. «О состоянии соблюдения и защиты прав моряков в Украине» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ombudsman.gov.ua>.
11. Кодекс законов о труде Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/322-08>.
12. Международная организация труда. Конвенции и рекомендации 1919-1956. – Женева. – Т.М. МБТ, 1991.
13. Морской капитан [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://sekapitan.lgb.ru/morskoe-pravo-maritime-law/58-mezhdunarodno-pravovoe-regulirovanie-truda-moryakov.html>.
14. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву : автореф. на соискание учёной степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.05. «Трудовое право; право социального обеспечения» / Номоконова Е.Н. – Владивосток, 2003. – 23 с.
15. Пономарев В.Е. Условия безопасности мореплавания / В.Е. Пономарев. – М., 1976. – С. 10.
16. Сидорченко В.Ф. Общая авария / В.Ф. Сидорченко. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 1999. – 184 с.
17. Смородникова Е.Ю. Международно-правовое регулирование трудоустройства моряков / Е.Ю. Смородникова. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2004.
18. Социальные и политические издержки удобных флагов // Морской бюллетень. – МФТ, 2002. – № 12. – С. 32.
19. Что думают моряки об условиях своего труда? // Морской бюллетень. – МФТ, 2002. – № 12. – С. 24.
20. Report of Maritime Safety Committee. 68\* session. International Maritime Organization. London, 1997. – P. 11-17.

### SOME INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS PROTECTION SEAFARERS

**Abstract.** *The article discusses some problematic aspects of the protection of seafarers, an international legal mechanisms to protect the labor rights of seafarers, especially analyzed the recruitment and placement of seafarers in accordance with international legal norms. We investigate the sources of international legal regulation of seafarers, as well as analyzes of the Convention on seafarers, where the main role in the adoption and application of international labor standards played by the International Labor Organization.*

**Keywords:** *protection of seafarers, an international legal regulation, protection of labor rights of seafarers, the International Labor Organization, Convention, the ship, the international legal norms.*

#### References

1. Bekjashev D.K. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie truda morjakov i rybakov / D.K. Bekjashev. – M. : VNIRO, 2004. – 250 s.
2. Belogubova O.O. Jurisdikcijnni problemi reguljuvannja trudovih vidnosin morjakiv z inozemnim elementom na sudnah pid «zruchnim praporom» [Elektronnij resurs] / O.O. Belogubova // Mitna sprava. – 2015. – № 1 (2.1). – S. 8-14. – Rezhim dostupu : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ms\\_2015\\_1\(2.1\)\\_4.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Ms_2015_1(2.1)_4.pdf).
3. Voloshina S.M. Problemi zahistu trudovih prav morjakiv na inozemnih sudnah. Naukovij visnik Mizhnarodnogo gumanitarnogo universitetu. Ser. : Jurisprudencija. – 2015. – № 13. Tom. 1. – S. 131-134.
4. Gol'bin N. Kto zashhitit prava ukraïnskikh morjakov? Voprosy, trebujushhie otveta [Elektronnij resurs] / N. Gol'bin // Pro zakon. – 2012. – 25 aprelja. – Rezhim dostupu : <http://pro-zakon.com/node/1037>.
5. Gosudarstva-chleny MOT [Elektronnij resurs] / Mezhdunarodnaja organizacija truda. – Rezhim dostupa : <http://www.ilo.m/aboutru.htm>.
6. Gureev S.A., Zenkin I.V., Ivanov G.G. Mezhdunarodnoe morskoe pravo / S.A. Gureev, I.V. Zenkin, G.G. Ivanov. – M. : Norma, Infra. – M., 2011. – 432 s.
7. Guculjak V.N. Morskoe pravo : ucheb. posobie / V.N. Guculjak. – M. : Ros. konsul't, 2000. – 325 s.
8. Dzhunusova D.N. Mezhdunarodnoe morskoe pravo : uchebnoe posobie / D.N. Dzhunusova. – Astrahan' : Astrahanskij gosudarstvennyj universitet, Izdatel'skij dom «Astrahanskij universitet», 2012. – 328 s.
9. Dlja ukraïnskikh morjakov glavnymi problemami javljajutsja piratskie napadenija i otsutstvie soczashhity [Elektronnij resurs]. Rabota dlja morjakov i krjuing. – Rezhim dostupa : <http://www.seajobs.ru/>.
10. Doklad Karpachovoj N. «O sostojanii sobljudenija i zashhity prav morjakov v Ukraine» [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupa : <http://www.ombudsman.gov.ua>.
11. Kodeks zakonov o trude Ukrainy [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupa : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/322-08>.
12. Mezhdunarodnaja organizacija truda. Konvencii i rekomendacii 1919-1956. – Zheneva. – T.M. MBT, 1991.
13. Morskoj kapitan [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupa : <http://seakapitan.lgb.ru/morskoe-pravo-maritime-law/58--mezhdunarodno-pravovoe-regulirovanie-truda-moryakov.html>.
14. Nomokonova E.N. Osobennosti pravovogo regulirovanija trudovyh otnoshenij morjakov po mezhdunarodnomu i rossijskomu pravu : avtoref. na soiskanie uchenoj stepeni kand. jurid. nauk : spec. 12.00.05. «Trudovoe pravo; pravo social'nogo obespechenija» / Nomokonova E.N. – Vladivostok, 2003. – 23 s.
15. Ponomarev V.E. Uslovija bezopasnosti moreplavanija / V.E. Ponomarev. – M., 1976. – S. 10.
16. Sidorchenko V.F. Obshhaja avarija / V.F. Sidorchenko. – SPb. : Izd-vo SPbGU, 1999. – 184 s.
17. Smorodnikova E.Ju. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie trudoustrojstva morjakov / E.Ju. Smorodnikova. – Vladivostok: Izd-vo VGUJeS, 2004.
18. Social'nye i politicheskie izderzhki udobnyh flagov // Morskoj bjulleten'. – MFT, 2002. – № 12. – S. 32.
19. Chto dumajut morjaki ob uslovijah svoego truda? // Morskoj bjulleten'. – MFT, 2002. – № 12. – S. 24.
20. Report of Maritime Safety Committee. 68\* session. International Maritime Organization. London, 1997. – P. 11-17.

*Панфілова Ю.М., кандидат юридичних наук,  
доцент, доцент кафедри міжнародного права  
Українського державного університету  
фінансів та міжнародної торгівлі*

### ДЕЯКІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ПРАЦІ МОРЯКІВ

**Анотація.** *У статті розглянуто деякі проблемні аспекти захисту праці моряків, міжнародно-правові механізми забезпечення захисту трудових прав моряків, проаналізовано особливості найму і працевлаштування моряків відповідно до міжнародно-правових норм. Досліджуються джерела міжнародно-правового регулювання праці моряків, а також аналізуються положення конвенцій про працю моряків, де головну роль у прийнятті та застосуванні міжнародних трудових норм відіграє Міжнародна організація праці.*

**Ключові слова:** *захист праці моряка, міжнародно-правове регулювання, захист трудових прав моряків, Міжнародна організація праці, конвенція, судно, міжнародно-правові норми.*