

ДО ПИТАННЯ ПРО ПОНЯТТЯ ПРАЦІВНИКА ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

TO THE QUESTION OF THE CONCEPT OF WATER TRANSPORT EMPLOYEE

Орлова Н.Г.,

аспірант кафедри трудового права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

Стаття присвячена визначенню поняття працівника водного транспорту. Досліджено статuti про дисципліну працівників морського та річкового транспорту. Проаналізовано класифікацію працівників, здійснену Міжнародною організацією праці. Здійснено спробу поділу працівників водного транспорту на групи залежно від виду їх діяльності.

Ключові слова: водний транспорт, працівник водного транспорту, моряк, докер, статут про дисципліну, Міжнародна організація праці.

Статья посвящена определению понятия работника водного транспорта. Исследованы уставы о дисциплине работников морского и речного транспорта. Проанализирована классификация работников, осуществленная Международной организацией труда. Предпринята попытка разделения работников водного транспорта на группы в зависимости от вида их деятельности.

Ключевые слова: водный транспорт, работник водного транспорта, моряк, докер, устав о дисциплине, Международная организация труда.

The article is devoted to the definition of the concept of water transport employee. Statutes on discipline of employees of sea and river transport are investigated. The classification of employees that is carried out by International Labour Organization is analyzed. An attempt of division of water transport employees into groups depending on the type of their activity was performed.

Key words: water transport, water transport employee, sailor, docker, statute on discipline, International Labour Organization.

Постановка проблеми. Конституційне визнання людини найвищою цінністю, закріплення її прав і свобод, проголошення України соціальною державою зумовлюють висунення особливих вимог до правового регулювання у сфері трудового права, до його якості й ефективності, що зобов'язує державу здійснювати правову регламентацію, яка відповідала б сучасним реаліям демократичного й соціального розвитку суспільства. За сучасних умов розвиток трудового законодавства, безумовно, має йти шляхом пріоритету прав і свобод працівника, захисту його інтересів. Трудові правовідносини обов'язково є двосторонніми, а тому потрібен баланс виробничих і соціальних інтересів, який має ґрунтуватися на перевагах захисту інтересів працівника [1, с. 51–52].

Працівники належать до найбільш численної й поширеної категорії суб'єктів трудового права, однак визначення поняття «працівник» Кодекс законів про працю України не містить (воно є в інших нормативно-правових актах, що стосуються регулювання праці [2]). Правову основу регулювання відносин у сфері водного транспорту становить Закон України «Про транспорт», що є базовим галузевим законом, у якому законодавець уперше в ст. 16, говорячи про безпеку на транспорті, звертає особливу увагу на осіб, які забезпечують діяльність транспортної системи – на працівників [3]. Законодавець не розкриває значення терміна «працівник, зайнятий у транспортній галузі», проте зазначає, що працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку й за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. У ст. 17 вказаного закону закріплено, що трудові відносини, соціальний захист і дисципліна працівників транспорту регулюються Кодексом законів про працю України, іншими законодавчими актами України, статутами (положеннями) про дисципліну працівників окремих видів транспорту, що затверджуються Кабінетом Міністрів України за погодженням із відповідними профспілками. Очевидно, що нормативні приписи вищезазначених законів позбавлені такої важливої ознаки юридичної техніки, як системна узгодженість нормативного матеріалу.

Стан дослідження. Дослідження окремих аспектів правового положення працівника здійснювали Б.К. Бегічев, В.С. Венедіктов, С.О. Іванов, І.Я. Кисельов, О.М. Ку-

рєнної, В.В. Лазор, А.М. Лушніков, М.В. Лушнікова, Ю.П. Орловський, В.І. Прокопенко, О.І. Процевський, В.М. Скобелкин, Б.С. Стичинський, Л.О. Сироватська, В.М. Толкунова, Н.М. Хуторян та інші, однак правове регулювання трудових відносин і правового статусу працівників водного транспорту досі залишалися поза увагою в юридичній літературі.

У зв'язку з відсутністю в законодавстві України дефініції поняття «працівник водного транспорту» метою публікації є визначення цього терміна.

Виклад основного матеріалу. Попри відсутність у законодавстві визначення поняття «працівник водного транспорту», у нормативно-правових актах наявний термін «моряк». У Конвенції Міжнародної організації праці про працевлаштування моряків від 10.07.1920 р. № 9 зазначено, що моряки – це всі особи, які працюють як члени екіпажів суден, зайнятих у морському судноплаванні, за винятком осіб командного складу [4] (однак особи, які входять у командний склад, також є працівниками, тому виключення їх із числа «моряків» видається необґрунтованим). У Конвенції про найм і працевлаштування моряків від 22.10.1996 р. № 179 під терміном «моряк» мається на увазі будь-яка особа, що відповідає умовам працевлаштування або одержання роботи в будь-якій якості на борту судна далекого плавання, крім державного судна, використовуваного для військових або некомерційних цілей [5]. У Конвенції про національні посвідчення особи моряків від 13.05.1958 р. № 108 термін «моряк» означає будь-яку особу, що працює за наймом у будь-якій якості на борту судна, яке зазвичай використовується в морському судноплаванні, за винятком воєнних кораблів [6]. У Конвенції про трудові договори моряків від 24.06.1926 р. № 22 та Конвенції про репатріацію моряків від 23.06.1926 р. № 23 визначається, що моряком є будь-яка особа, яка працює на борту будь-якого судна й записана до суднової ролі [7]. У Конвенції про соціально-побутове обслуговування моряків у морі та в порту від 08.10.1987 р. № 163, Конвенції про пенсії морякам від 28.06.1946 р. № 71 та Конвенції про соціальне забезпечення моряків від 28.06.1946 р. № 70 під терміном «моряк» розуміється будь-яка особа, що працює в будь-якій якості на борту морського судна, що є державною чи приватною власністю, виключаючи військовий корабель [8]. У Конвенції про соціальне забез-

печення моряків (переглянуто) від 09.10.1987 р. № 165 закріплено, що моряком треба вважати особу, яка працює за наймом на борту морського судна, яке займається перевезенням вантажів або пасажирів у комерційних цілях, використовується для будь-яких інших комерційних цілей або є морським буксиром [9]. Рекомендація щодо безперервності зайнятості моряків від 28.10.1976 р. № 154, Рекомендація щодо заробітної плати моряків, робочого часу та складу суднового екіпажу від 22.10.1996 р. № 187, Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу від 22.10.1996 р. № 180 встановили, що моряками є особи, визначені як такі національним законодавством або практикою, або колективними угодами, які зазвичай працюють за наймом як члени екіпажів на борту морського судна, за винятком військового корабля; судна, зайнятого риболовством чи безпосередньо пов'язаними з нею операціями, китобійним промислом чи аналогічними операціями [10] (таке формулювання робить визначення відсилочним і нівелює його, а запропоновані винятки, що стосуються призначення судна (військове, риболовецьке тощо), означають використання судна з метою «торговельного мореплавства», яке в юридичному сенсі охоплює всі випадки використання судна для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей (ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України)). Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків від 30.10.1970 р. № 134 визначила, що термін «моряк» охоплює всіх осіб, зайнятих у будь-якій якості на борту якого-небудь судна (за винятком військового судна), зареєстрованого на території, на якій ця конвенція має силу, і зазвичай використовуваного для морського плавання. У разі будь-яких сумнівів щодо того, чи вважаються будь-які категорії осіб моряками в цілях цієї конвенції, це питання вирішується компетентною владою в кожній країні після консультації з відповідними організаціями судновласників і моряків [11]. Відповідно до Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р. моряком є будь-яка особа, зайнята на будь-якій посаді або працююча за наймом на борту судна, до якого застосовується ця конвенція [12] (при цьому незрозумілим є розмежування зайняття посади й роботи за наймом у будь-якій якості на борту судна).

Як видно, єдиного розуміння терміна «моряк» у нормативно-правових актах не вироблено. Крім того, застосування цього терміна є доречним лише для окремої категорії працівників водного транспорту, які безпосередньо здійснюють трудову діяльність на борту морських суден, у той час як у Законі України «Про транспорт» зазначено, що до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти та пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту (ст. 24); до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти та пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи й організації незалежно від

форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту (ст. 27) [13]. Відтак правове положення працівників річкового транспорту та працівників, що здійснюють трудову діяльність у порту, залишається поза увагою законодавця.

Сама праця в певній галузі не може автоматично спричинити необхідність особливої правової регламентації; праця особи, яка не є провідним працівником галузі, не завжди потребує диференційованого підходу в регулюванні. Більшість спеціальних норм найчастіше поширюється на основні, провідні професії. На підтвердження цієї тези доцільно розглянути статuti про дисципліну працівників водного транспорту, оскільки дисциплінарні статuti, як правило, поширюються не на всіх працівників галузі, а лише на тих, хто виконує в ній основні профільюючі роботи, і на працівників центрального апарату.

Згідно з Постановою Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12 вересня 1991 р. в Україні зберігають силу Статут про дисципліну працівників морського транспорту, затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 25 травня 1984 р. №496, та Статут про дисципліну працівників річкового транспорту СРСР, затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 26 серпня 1985 р. № 812 [14].

Відповідно до Статуту про дисципліну працівників морського транспорту працівниками морського транспорту можна вважати плавсклад суден Міністерства морського флоту, працівників підприємств, що здійснюють рятувальні, суднопідйомні та днопоглиблювальні роботи, а також працівників воєнізованої охорони, гідрографічного підприємства, навчальних закладів, Реєстру СРСР та його інспекцій, портів, управлінь флоту, пароплавств, всесоюзних об'єднань і центрального апарату Міністерства морського флоту, за винятком працівників житлово-побутових і комунальних підрозділів цих підприємств, організацій та установ (ст. 2). Згідно зі Статутом про дисципліну працівників річкового транспорту СРСР працівниками річкового транспорту треба називати плавсклад суден річкового транспорту, працівників річкових пароплавств і басейнових управлінь шляху (каналів), а також лінійних підрозділів, експедиції спеціальних морських проводок річкових суден, інспекцій річкового реєстру й пароплавства, управління та експедиційних загонів підводно-технічних і будівельних робіт, підприємств зв'язку та радіонавігації, воєнізованої охорони, учбових закладів і центрального апарату органів управління річкового флоту союзних республік, за винятком працівників житлово-будівельних і комунальних підрозділів цих підприємств, установ, організацій (ст. 2).

З аналізу даних нормативних актів видно, що всіх працівників водного транспорту можна розподілити на декілька основних груп. До першої групи відноситься плавсклад – працівники морського й річкового транспорту, що беруть безпосередню участь у плаванні: капітан, інші особи командного складу й суднової команди [15]. До другої групи входять працівники, що здійснюють окремі види робіт (рятувальні, суднопідйомні, днопоглиблювальні роботи тощо) з обслуговування плавзасобів та об'єктів інфраструктури на водному транспорті. До третьої групи треба віднести працівників, що здійснюють організаційне забезпечення роботи на водному транспорті (працівники воєнізованої охорони, гідрографічних підприємств, навчальних закладів тощо), а також тих працівників, що здійснюють управлінські функції, діяльність яких не наділена специфікою, характерною для роботи на судах або для безпосереднього обслуговування плавзасобів та інфраструктури водного транспорту, хоча і є відображеною в актах законодавства.

Не можна залишити поза увагою класифікацію працівників на групи, здійснену Міжнародною організацією

праці, акти якої є вираженням світового прогресивного досвіду у сфері праці. Міжнародна організація праці виділяє окремі категорії працівників: а) моряки; б) рибалки; в) ті, що здійснюють трудову діяльність у сфері внутрішнього судноплавства; г) докери.

Цілком логічним є виокремлення працівників-моряків і працівників, що здійснюють трудову діяльність у сфері внутрішнього судноплавства (тобто на внутрішньому водному транспорті), у окрему групу. Саме умови виконання трудової функції такими працівниками є підставою для галузевої диференціації правового регулювання їх праці. Об'єктивні особливості трудових відносин на морському та річковому транспорті зумовлюють необхідність встановлення спеціальних норм, що регламентують працю членів екіпажів суден. Фахівцям морського та річкового транспорту доводиться постійно стикатися з низкою факторів, що вимагають від них високої психофізичної підготовленості: природні умови (зміна погодних і кліматичних умов, зміна часових поясів, бортова та кільова качка); виробничі умови (шум і вібрація, електромагнітне випромінювання, хімічне забруднення повітря, збільшення інтенсивності експлуатації суден); соціально-психологічні фактори (єдність зони відпочинку та праці, постійна готовність до виконання професійних обов'язків, монотонність професійної діяльності, дефіцит інформації, групова ізоляція та самотність, зниження рухової активності, сексуальна деривація, необхідність приймати рішення в умовах дефіциту часу, загроза потрапляння в піратський полон) [16, с. 150–157].

Згідно з Конвенцією про трудові договори рибалок від 19.06.1959 р. № 114 працівниками-рибалками є всі особи, що служать на борту або прийняті на будь-яку посаду на риболовне судно та внесені до судової ролі. У конвенції закріплено, що поняття «рибалка» не охоплює лоцманів, учнів морехідних училищ і належним чином законтрагованих учнів, чинів військового флоту та інших осіб, які перебувають на постійній державній службі [17]. Відповідно до Рекомендації щодо професійного навчання рибалок від 21.06.1966 р. № 126 кваліфікований рибалка – будь-який досвідчений член палубної команди, який працює на борту риболовного судна, бере участь в операціях судна, готує знаряддя лову, виймає й оброблює улов, здійснює технічне обслуговування та ремонт сіток або іншого риболовного обладнання [18].

Державою регулюються суспільні відносини організацій і громадян, що беруть участь у торгівельному мореплаванні та в здійсненні інших видів використання Світового океану. Комплекс правових відносин, що виникають у процесі рибальства, стосується переважно діяльності з використання, збереження, відтворення, охорони, раціональної експлуатації живих водних ресурсів. Специфіка праці суден рибпромислового флоту відрізняється від роботи суден торгівельного флоту, однак діяльність цієї категорії працівників стосується переважно використання водних ресурсів; експлуатація об'єктів водного транспорту та обслуговування його інфраструктури є вторинними для цієї категорії працівників. У юридичному сенсі джерелами риболовецького права є нормативно-правові акти, що встановлюються або санкціонуються державою та спрямовані на регулювання рибогосподарських відносин. Крім того, реалізація державної політики у сфері рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних живих ресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства здійснюється Державним агентством рибного господарства України [19], у той час як головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах морського й річкового транспорту є Міністерство інфраструктури України [20].

У Конвенції про захист від нещасних випадків трудящих, зайнятих на навантаженні чи розвантаженні суден,

від 27.04.1932 р. № 32 закріплено: докерами є працівники, зайняті на роботі чи будь-якій частині роботи, що виконується на суші чи на борту судна, з навантаження або розвантаження будь-якого судна, призначеного для морського чи внутрішнього судноплавства, за винятком військових кораблів, у будь-якому морському чи внутрішньому порту, гавані, будь-якому доці, на молу, причалі або в якомусь іншому місці, де виконується ця робота [21]. У ст. 3 Конвенції про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах від 25.06.1979 р. № 152 зазначається, що працівником-докером можна вважати будь-яку особу, зайняту на роботі з навантаження чи розвантаження будь-якого судна, а також на будь-якій, пов'язаній із цим роботі; при цьому визначення такої роботи встановлюється національними законодавством або практикою [22].

Праця в порту має низку особливостей: бригадний характер праці (оскільки процес переміщення вантажу складається з послідовно виконуваних виробничих операцій, на кожній із яких працівники виконують певну роботу, для завершення всього процесу всі працівники мають бути в складі однієї бригади); комплексний характер бригад (для виконання робіт із переміщення вантажу до складу бригад повинні входити працівники різних спеціальностей: кранівники, водії навантажувачів, машиністи трюмних, вагонних і складських машин, стропальники, сигнальники та інші; на сучасному етапі організації праці та безперервного зростання загальноосвітнього й технічного рівня портових працівників кожен із членів бригади поєднує кілька професій, тому портові працівники називаються докерами-механізаторами, а бригади – комплексними); змінний характер праці (комплексні бригади портових працівників не мають постійного робочого місця) та змінний режим робочого часу (робота в порту ведеться безперервно в три зміни без вихідних і святкових днів); робота на відкритому просторі в будь-який час року; порт є зоною підвищеної небезпеки. Професія докера пов'язана з постійною м'язовою роботою, психологічними навантаженнями, різними травмами, що зумовлює необхідність у регулярному харчуванні, щорічній відпустці й постійному медичному контролю. Трудова діяльність докерів наділена специфікою, що потребує спеціального правового регулювання: докери справедливо виокремлюються Міжнародною організацією праці в особливу категорію працівників.

Висновки. Таким чином, аналіз організації праці на водному транспорті дозволяє поділити всіх працівників на дві групи. Першу групу складають особи, праця яких має небезпечний, напружений, безперервний, інтенсивний і відповідальний характер. До них пред'являються підвищені вимоги щодо стану здоров'я, рівня теоретичних і практичних знань, дисциплінованості. Це працівники основних професій водного транспорту (зайняті основною діяльністю водного транспорту, пов'язаною з рухом суден і з обслуговуванням плавзасобів та об'єктів інфраструктури на водному транспорті). Другу групу складають працівники, зайняті на роботах, у підприємствах, установах, організаціях, у структурних підрозділах сфери водного транспорту, які здійснюють організаційне забезпечення роботи на водному транспорті та не пов'язані з основною діяльністю.

Вважаємо, про працівника водного транспорту можна говорити в широкому та вузькому значенні. У широкому значенні під працівником водного транспорту треба розуміти фізичну особу, що здійснює трудову діяльність (виконує трудову функцію) на підприємстві, установі, організації, у структурному підрозділі сфери водного транспорту. У вузькому розумінні працівник водного транспорту – це фізична особа, що здійснює трудову діяльність, пов'язану з рухом суден і з обслуговуванням плавзасобів та об'єктів інфраструктури на водному транспорті (тобто зайнята основною діяльністю водного транспорту).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Лившиц Р.З. Теория права / Р.З. Лившиц. – М. : БЕК, 1994. – 224 с.
2. Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності : Закон України від 15.09.1999 р. №1045-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 45. – Ст. 397 ; Про охорону праці : Закон України від 14.10.1992 р. № 2694-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>.
3. Про транспорт : Закон від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
4. Конвенція про працевлаштування моряків : міжнародний документ від 10.07.1920 р. № 9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_316.
5. Конвенція про найм та працевлаштування моряків : міжнародний документ від 22.10.1996 р. № 179 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_048.
6. Конвенція про національні посвідчення особи моряків : міжнародний документ від 13.05.1958 р. № 108 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_120.
7. Конвенція про трудові договори моряків : міжнародний документ від 24.06.1926 р. № 22 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_193 ; Конвенція про репатріацію моряків : міжнародний документ від 23.06.1926 р. № 23 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_144.
8. Конвенція про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту : міжнародний документ від 08.10.1987 р. № 163 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_150 ; Конвенція про пенсії морякам : міжнародний документ від 28.06.1946 р. № 71 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_220 ; Конвенція про соціальне забезпечення моряків : міжнародний документ від 28.06.1946 р. № 70 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_417.
9. Конвенція про соціальне забезпечення моряків (переглянута) : міжнародний документ від 09.10.1987 р. № 165 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_282.
10. Рекомендація щодо безперервності зайнятості моряків : міжнародний документ від 28.10.1976 р. № 154 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_267 ; Рекомендація щодо заробітної плати моряків, робочого часу та складу суднового екіпажу : міжнародний документ від 22.10.1996 р. № 187 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_290 ; Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу : міжнародний документ від 22.10.1996 р. № 180 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_049.
11. Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків : міжнародний документ від 30.10.1970 р. № 134 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_115.
12. Конвенція Міжнародної організації праці про працю в морському судноплаванні від 23.02.2006 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_519.
13. Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР : Постанова від 12.09.1991 р. № 1545-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1545-12>.
14. Про затвердження Статуту служби на судах морського флоту Союзу РСР : наказ від 09.01.1976 р. № 6 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0006400-76>.
15. Побідаш А.Ю. Дослідження особливостей впливу основних стрес-факторів професійної діяльності моряків / А.Ю. Побідаш // Проблеми загальної та педагогічної психології. – 2011. – Т. XIII. – Ч. 7. – С. 150–157.
16. Конвенція про трудові договори рибалок № 114 : міжнародний документ від 19.06.1959 р. № 114 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_242.
17. Рекомендація щодо професійного навчання рибалок : міжнародний документ від 21.06.1966 р. № 126 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_248.
18. Про Державне агентство рибного господарства України : Положення від 16.04.2011 р. № 484/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/484/2011>.
19. Про Положення про Міністерство інфраструктури України : Положення від 12.05.2011 р. № 581/2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/581/2011>.
20. Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні або розвантаженні суден : міжнародний документ від 27.04.1932 р. № 32 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_135.
21. Конвенція про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах : міжнародний документ від 25.06.1979 р. № 152 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/993_309.