

А.В. Мусиенко, В.В. Мусиенко, А.А. Сукайло

*Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного  
(E-mail: anatonl.musienko@gmail.com)*

## **Актуальные аспекты охраны человеческой жизни в международном морском праве**

В статье на основе анализа Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве, Международного руководства по оказанию медицинской помощи на судне, нормативных правовых актов Республики Казахстан и Украины, иных подзаконных нормативных правовых актов рассмотрены актуальные проблемы правового регулирования организации медицинской помощи на судне. Проведенное исследование позволило сделать выводы, направленные на совершенствование национального законодательства в области оказания медицинской помощи на судне.

*Ключевые слова:* морское право, медицинская помощь, конвенция, МОТ, ООН.

Масштабы современного мирового торгового флота впечатляют. Приблизительное представление об этом дают статистические данные, которые свидетельствуют, что более 90% всего, что нас окружает, перевезено морским путем. В мире насчитывается более 50000 торговых судов разных размеров и назначений. Этот колоссальный флот зарегистрирован в 150 странах мира. Его обслуживают более миллиона моряков всех национальностей [1]. Это больше, чем население таких стран, как Фиджи или Бахрейн [2]. Но, к сожалению, есть и другая статистика. В море ежегодно терпят катастрофу несколько тысяч судов, из них более 200 крупных судов общей валовой вместимостью до 1500000 тонн. Ежегодно в море погибают более 2 тыс. человек, исчезает более 1 млн тонн грузов, в морскую среду попадает большое количество нефтепродуктов и других загрязняющих веществ. Поэтому проблема сохранения жизни и здоровья человека во время морских перевозок без преувеличения является основной [3].

Любая катастрофа на воде характеризуется изолированностью людей, относительным дефицитом спасательных средств и сил медицинской помощи, возможностью возникновения паники. Особенно опасной является чрезвычайная ситуация на судне в открытом море. При катастрофах на водном транспорте величина и структура санитарных потерь будут зависеть от характера развития события, количества пассажиров и профессионализма действий членов экипажа на судне.

Работа, выполняемая моряками торгового флота, крайне ответственная, часто в сложных климатических условиях, а потому требует значительного ежедневного физического и эмоционального напряжения. В свою очередь, эффективно работать длительное время может только здоровый человек, что прямо влияет на безопасность судоходства.

Современные технологии позволили создать новые стандарты оказания медицинской помощи, поэтому проблеме обеспечения медицинской помощи на судне должно уделяться особое внимание, и в первую очередь вопросам нормативно-правового регулирования оказания медицинской помощи.

Целью данной работы является исследование теоретических вопросов нормативно-правового обеспечения безопасности, сохранения человеческой жизни, организации медицинской помощи на судне. Отдельные вопросы исследуемой темы рассматриваются в работах таких авторов, как Л.А. Позолотин, В.Г. Торский, В.П. Топалов, Н. Myron Nordquist и другие. Не преуменьшая теоретической значимости работ упомянутых ученых, к сожалению, приходится констатировать недостаточную степень современного исследования этого вопроса.

В современном понимании первой помощью является лечение, направленное на предотвращение смерти или дальнейшего вреда здоровью больного или пострадавшего лица, жизнь которого находится в опасности. Все члены экипажа должны пройти обучение по оказанию первой помощи [4]. По мнению авторов, всю важность этой проблемы подтверждает отображение стандартов оказания медицинской помощи на судне в нормативно-правовых документах, и в первую очередь в международных конвенциях. Так, Конвенция по морскому праву UNCLOS 82 в ч. 3, 4 ст. 94 обязывает каждое государство флага принимать необходимые меры для обеспечения безопасности на море, в частно-

сти, в том, чтобы капитан, офицеры и в необходимой степени экипаж были полностью ознакомлены с соответствующими международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море и были обязаны соблюдать их. Кроме того, Конвенция по морскому праву UNCLOS 82 в ст. 98 устанавливает, что каждое государство должно обязать капитана любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой он может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров, оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель, после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам. Для содействия этому каждое прибрежное государство должно способствовать организации, деятельности и содержанию соответствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, оно сотрудничает в этих целях с соседними государствами посредством взаимных региональных договоренностей [5].

И хотя в контексте упомянутых статей Конвенции по морскому праву UNCLOS 82 речь идет о помощи в широком смысле, все же, по мнению автора, в первую очередь следует говорить о помощи медицинской. К аварийным морским происшествиям можно отнести множество событий, нарушающих обычный порядок на борту судна или вне его во время плавания или на стоянке в морских водах, плавания или стоянки в пределах внутренних водных путей, в результате которого кому-либо причинен личный вред или нанесен материальный ущерб [6; 4]. Но каковы шансы выжить, оказавшись беспомощным в открытом море? Как долго человек может продержаться после кораблекрушения в надежде, что его спасут? Это зависит от многих факторов. Поэтому очевидно, что в случае крушения судна главное, о чем необходимо позаботиться, — это жизнь и здоровье членов экипажа и пассажиров судна. Часто можно услышать удивительные истории спасения потерпевших кораблекрушения, когда спасти жизнь человека помогают самые обыденные предметы или случайные события, но это, скорее, исключение из правил. К сожалению, морская практика показывает, что на одиночек посреди моря распространяется «правило трех». Человек остается живым три часа без опоры, три дня без воды и три недели без пищи. Иными словами, в подобных случаях угроза жизни и здоровью людей (травмы, утопление, переохлаждения и др.) очень высока, и для спасения потерпевших необходимо предпринимать четкие и действенные меры. А принимая во внимание, что моряки, как правило, не являются медицинскими специалистами, необходима нормативная регламентация алгоритмов оказания медицинской помощи в таких случаях. Это должно способствовать усилению охраны человеческой жизни на море.

Такому усилению способствовало принятие Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты. Принятие этой Конвенции в особой степени коснулось привлечения к подготовке по оказанию медицинской помощи судовых офицеров уровня управления (капитан, старший помощник капитана, старший механик и второй механик) и уровня эксплуатации (вахтенный помощник и вахтенный механик). Так, в пункте 13 Приложения к Правилу II / 2 Конвенции STCW'78 указан объем минимальных знаний по медицинской подготовке, необходимых для получения дипломов капитана или старшего помощника капитана судов валовой вместимостью 200 тонн и более. В частности, требуется должное умение применять на практике содержание Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных пособий; Медицинского раздела Международного свода сигналов; Пособия по оказанию первой помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с перевозкой опасных грузов.

Минимальные знания, необходимые для получения диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 200 и более тонн (параграф 19), — умение практического применения медицинских справочников и рекомендаций, передаваемых по радио, включая умение осуществлять на их основе необходимые практические действия при несчастных случаях или заболеваниях, типичных для судовых условий.

Кроме того, указанная Конвенция унифицирует рекомендации и стандарты компетентности для лиц, ответственных за медицинский уход на судне, что нашло свое отражение в последней редакции учебного пособия IMGS [4], учитывающей все требования Кодекса STCW по знанию и профессиональным навыкам офицеров.

Следовательно, каждому члену экипажа при несчастном случае или заболевании должна быть оказана первая медицинская помощь, за организацию которой несет ответственность капитан [7].

Не обойден вниманием вопрос оказания медицинской помощи на судне и в Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве. Так, Руководящий принцип 4.1.1 регламентирует обеспечение медицинского обслуживания на судне. В частности, при определении уровня медицинской подготовки,

которую должны получать моряки на борту судов, не имеющих в своем экипаже судового врача, компетентный орган должен требовать, чтобы на судах, которые обычно могут получить квалифицированную медицинскую помощь и медицинское обслуживание в пределах восьми часов, был, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку оказания первой медицинской помощи, соответствующей требованиям Конвенции ПДНВ, которая дает таким лицам возможность принимать безотлагательные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, которые могут произойти на борту судна, и использовать медицинскую консультацию по радио или по спутниковой связи; на всех других судах должен быть, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области медицинского ухода, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, включающую практическую подготовку и подготовку по таким методам спасения жизни, как внутривенная терапия. Выполнение этих требований дает таким лицам возможность эффективно участвовать в координированных системах оказания медицинской помощи на борту находящихся в море судов и обеспечивать больным или травмированным лицам удовлетворительный уровень медицинского обслуживания в период их вероятного нахождения на борту судна.

В свою очередь, подготовка таких лиц должна проводиться на основе содержания самых последних изданий Международного медицинского руководства для судов, Пособия по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами, Инструкции Международного руководства по обучению моряков, а также медицинского раздела Международного свода сигналов и на основе аналогичных национальных руководств [8].

В то же время эффективное оказание медицинской помощи невозможно без современного фармакологического обеспечения, т.е. без лекарств. И этот вопрос также является предметом регламентации международных соглашений. Так, Рекомендация № 105 Международной организации труда о содержании судовых аптек (принятая в г. Женева 13.05.1958 на 41-й сессии Генеральной конференции МОТ) рекомендует, чтобы каждая страна-подписант применяла определенные нормы. Так, каждое судно во время морского плавания обязано иметь в наличии на борту судовую аптеку, содержание которой устанавливается компетентными властями с учетом таких факторов, как число лиц, находящихся на борту, характер и продолжительность рейса. Капитану или другому ответственному лицу командного состава следует уделить особое внимание хранению медикаментов, употребление которых подлежит ограничениям.

Правила и положения, касающиеся минимальных норм содержания судовых аптек, должны применяться независимо от того, есть ли на борту судна врач или нет.

При создании или просмотре правил и положений о содержании аптек разных типов компетентные власти должны принимать во внимание приложенный к Рекомендации № 105 Перечень минимальных норм содержания аптек. Также эти правила и положения должны периодически пересматриваться в свете новых медицинских открытий, прогресса и утвержденных методов лечения согласно предложениям о пересмотре, которые могут быть приняты в соответствии с соглашением между Международной организацией труда и Всемирной организацией здравоохранения.

Поскольку ответственные за предоставление медицинской помощи на судне лица не являются врачами, то к каждой аптечке должно прилагаться утвержденное компетентными властями медицинское руководство, в котором подробно объясняется, как пользоваться ее содержимым. Это руководство должно быть достаточно подробным, чтобы кроме судового врача и другие лица могли использовать аптечку для лечения больных или пострадавших от несчастного случая на судне лиц как с помощью дополнительной медицинской консультации по радио, так и не прибегая к ней. Кроме того, в правилах и положениях следует предусмотреть контроль за содержанием аптечки, а также ее периодические осмотры. Такие осмотры должны проводиться лицами, которые уполномочены компетентными властями, с периодичностью не реже одного раза в 12 месяцев.

Таким образом, по мнению авторов, регламентация медицинской помощи в международных соглашениях, без преувеличения, свидетельствует об исключительной важности правового регулирования оказания медицинской помощи на борту судна. В то же время международные конвенции обязывают страны-подписанты гармонизировать национальное законодательство в соответствии с международными нормами, тем самым создавать эффективные механизмы реализации стандартов оказания медицинской помощи на судне.

В Украине одним из нормативных документов, регулирующих отношения в сфере торгового мореплавания, является Кодекс торгового мореплавания Украины (КТМ Украины). В этом документе содержатся и положения, касающиеся оказания помощи в море. Глава 2 КТМ Украины, содержащая

нормы, касающиеся капитана судна, в ст. 59 обязывает капитана, при отсутствии серьезной угрозы для судна и лиц, находящихся на нем, оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель. Законодатель не конкретизирует обстоятельства, ставшие причиной угрозы гибели. В случае подобных событий капитан должен следовать с наибольшей скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если такие действия с его стороны можно разумно рассчитывать.

В диспозиции ст. 60 КТМ Украины законодатель регламентирует обязанности капитана предоставить помощь, но уже в случае столкновения судов. В частности, капитан каждого из столкнувшихся судов обязан, насколько он может сделать это без серьезной угрозы для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу. По мнению авторов, норма, предусматривающая участие обоих капитанов, абсолютно справедлива, но кроме того увеличивает шансы на спасение терпящих бедствие. Иные решения здесь не представляются возможными, поскольку речь идет об охране человеческой жизни, признаваемой наивысшей ценностью любого цивилизованного сообщества. Кроме того, капитаны столкнувшихся судов обязаны, насколько это возможно, сообщить друг другу название своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения или ближайший порт, в который зайдет судно.

В соответствии с действующим законодательством Украины предполагается и ответственность за невыполнение капитаном требований ст. 59 и ст. 60 КТМ Украины по оказанию помощи терпящим бедствие в море. Выполняя требования указанных норм, капитан принимает очень сложные решения, от которых зависят жизнь и здоровье людей. И совершенно естественно, что ошибочные решения капитана могут иметь самые трагические последствия, за которые и должен нести ответственность капитан судна. Поэтому в диспозиции ст. ст. 59 и 60 предусмотрено снятие ответственности с судовладельца за невыполнение капитаном судна обязанностей по оказанию помощи терпящим бедствие в море.

Регламентации медицинской помощи посвящена отдельная статья КТМ Украины — ст. 61, которая называется «Обязанность предоставления неотложной медицинской помощи». Так, согласно ст. 61 в случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которую невозможно оказать в море, капитан обязан зайти в ближайший порт, сообщить об этом судовладельцу, а при заходе в иностранный порт — также консулу Украины [9]. В результате анализа ст. 61 КТМ Украины обращает на себя внимание несоответствие названия статьи и ее содержания. Если исходить из названия статьи, становится совершенно очевидно, что предоставление неотложной медицинской помощи нуждающемуся лицу входит в обязанность капитана судна, однако в тексте прямо об этом не сказано. Внимание акцентировано на том, что капитан должен зайти в ближайший порт в случае, если необходимую медицинскую помощь невозможно оказать в море. В данном случае было бы логично предположить, что вначале нужно попытаться оказать медицинскую помощь на борту.

При проведении сравнительного анализа законодательства Украины и Республики Казахстан в этой сфере обращает на себя внимание, что Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» содержит схожие нормы. Так, согласно диспозиции ст. 31 указанного нормативного документа, регламентирующей обязанности капитана, капитан судна обязан оказать помощь лицу, терпящему бедствие на море, если эта помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. При столкновении судов необходимо принять должные меры для спасения другого судна, если эти меры могут быть приняты без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, сообщив, при возможности, названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения. В случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, — зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт, известив при этом судовладельца; при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт известить также консульское учреждение Республики Казахстан [10].

Необходимо отметить, что п. 1 ст. 31 Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании», отсылая к ст. 129 этого Закона, обязывает капитана судна и других членов экипажа судна выполнять распоряжения судовладельца и фрахтователя, относящиеся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу его экипажа. Также для капитана и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.

По мнению авторов, диспозиция указанных статей не в полной мере отражает зафиксированные в упомянутых конвенциях рекомендации и стандарты компетентности в отношении лиц, ответственных за оказание медицинской помощи на судне. Поэтому авторы предлагают внести изменения, например, в ст. 61 КТМ Украины, изложив ее в следующей редакции: «Если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, такая помощь должна быть предоставлена в соответствии с действующими стандартами, а если такую помощь невозможно оказать в море, капитан обязан зайти в ближайший порт, уведомив об этом судовладельца, а в случае захода в иностранный порт — также консула Украины». Прямое указание на обязанность капитана оказывать медицинскую помощь на борту судна подчеркнуло бы ценность человеческой жизни в соответствии с международными стандартами.

Таким образом, проведенное исследование позволяет авторам сделать определенные выводы.

1. По мнению авторов, регламентация оказания медицинской помощи в международных нормативных документах, без преувеличения, свидетельствует об исключительной важности правового регулирования этого вопроса. Иные решения здесь не представляются возможными, поскольку речь идет об охране человеческой жизни, признаваемой наивысшей ценностью любого цивилизованного сообщества.

2. Гармонизация национального законодательства с международными нормами и стандартами является необходимым условием повышения эффективности оказания медицинской помощи на судне, соответствия такой помощи новым медицинским открытиям, прогрессу и утвержденным методам лечения.

3. Правовые нормы, регламентированные международными соглашениями, должны содействовать установлению в национальных законодательствах стран-подписантов четких требований и критериев оценки оказания медицинской помощи на судне и компетенции ответственных должностных лиц.

4. Непосредственная ответственность за оказание медицинской помощи на судне возлагается на офицеров уровня управления и эксплуатации.

5. Внести изменения в ст. 61 КТМ Украины, изложив ее в следующей редакции: «если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, такая помощь должна быть предоставлена в соответствии с действующими стандартами, а если такую помощь невозможно оказать в море, капитан обязан зайти в ближайший порт, уведомив об этом судовладельца, а в случае захода в иностранный порт — также консула Украины». Предложенные изменения позволяют конкретизировать процедуру и объем оказания медицинской помощи на судне ответственными лицами, что будет способствовать повышению эффективности такой помощи.

#### Список литературы

- 1 «Судоходство необходимо миру» — тема Всемирного дня моря 2016 // Работник моря. Всеукраинская морская газета. — 2015. — [ЭР]. Режим доступа: <http://seafarers.com.ua/world-maritime-day-theme-2016-is-selected/5851/>.
- 2 Географический справочник «О странах». — [ЭР]. Режим доступа: [http://en.ostranah.ru/\\_lists/population.php](http://en.ostranah.ru/_lists/population.php)
- 3 *Бойович В.* Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / В.Бойович; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. — Киев, 2003. — 17 с.
- 4 International medical guide for ships: including the ship's medicine chest. 3rd ed. WHO. — [ER]. Access mode: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43814/1/9789240682313\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43814/1/9789240682313_eng.pdf)
- 5 Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. — [ЭР]. Режим доступа: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf)
- 6 *Сидоренко А.В.* Расследование на морских судах: учеб. пособие. — Одесса: ЛАТСТАР, 1999. — 150 с.
- 7 Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. — [ЭР]. Режим доступа: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896\\_052/paran858#n858](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_052/paran858#n858)
- 8 Предлагаемая Сводная конвенция о труде в морском судоходстве. — [ЭР]. Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/maritime\\_labour.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_labour.pdf)
- 9 Кодекс торговельного мореплавства України. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/main/176/95-%D0%B2%D1%80>
- 10 Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. № 284. — [ЭР]. Режим доступа: [http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_)

А.В. Мусиенко, В.В. Мусиенко, А.А. Сукайло

## Халықаралық теңіз құқығындағы адам өмірін қорғаудың өзекті қырлары

Мақалада Біріккен Ұлттар Ұйымының Теңіз құқығы бойынша конвенцияға, Теңізшілерді даярлау мен дипломдау және вахта жұмысын атқару туралы халықаралық конвенцияға, 2006 жылғы Теңіз кемесіндегі еңбек туралы конвенцияға, Кемелерде медициналық көмек көрсету бойынша Халықаралық нұсқауға, Қазақстан Республикасы мен Украинаның нормативтік құқықтық актілеріне, өзге де заңға бағынышты нормативтік құқықтық актілеріне талдау жүргізу негізінде кемеде медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыруды құқықтық реттеудің өзекті мәселелері қарастырылды. Жүргізілген зерттеу жұмысы авторларға кемеде медициналық көмек көрсету саласында ұлттық заңнаманы жетілдіруге бағытталған қорытындылар жасауға мүмкіндік берді.

A.V. Musienko, V.V. Musienko, A.A. Sukaylo

## Actual aspects of protection of human life in the international law of the sea

In the article on the basis of the analysis of the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Convention on Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, the Convention of 2006 on maritime labor, the International Guidelines for the provision of medical care on board, normative legal acts of the Republic of Kazakhstan and Ukraine, other subordinate legislation deals with topical problems of legal regulation of medical care on board. The study allowed the authors to draw conclusions, to improve national legislation in the field of medical care on board.

### References

- 1 *Sea worker. Ukrainian maritime newspaper*, 2015, [ER]. Access mode: <http://seafarers.com.ua/world-maritime-day-theme-2016-is-selected/5851/>.
- 2 Gazetteer «About countries», [ER]. Access mode: [http://en.ostranah.ru/\\_lists/population.php](http://en.ostranah.ru/_lists/population.php)
- 3 Boyovych V. *International legal aspects of maritime safety in the Federal Republic of Yugoslavia*: Author. Thesis ... candidate. Legal. Sciences: 12.00.11 / V.Boyovych; NAS of Ukraine. Institute of State and Law. V.M. Koretsky, Kiev, 2003, 17 p.
- 4 International medical guide for ships: including the ship's medicine chest. 3rd ed. WHO, [ER]. Access mode: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43814/1/9789240682313\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43814/1/9789240682313_eng.pdf)
- 5 The United Nations Convention on the Law of the Sea, [ER]. Access mode: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf)
- 6 Sidorenko A.V. *Investigation on ships*, tutorial, Odessa: LATSTAR, 1999, 150 p.
- 7 Manila amendment to an annex to the International Convention for the training and certification of seafarers and Watchkeeping (STCW) 1978, [ER]. Access mode: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896\\_052/paran858#n858](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_052/paran858#n858)
- 8 Maritime Labour Convention, [ER]. Access mode: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/maritime\\_labour.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_labour.pdf)
- 9 Merchant Shipping Code of Ukraine, [ER]. Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/main/176/95-%D0%B2%D1%80>
- 10 Law of the Republic of Kazakhstan «About merchant shipping». 17.01.2002, 284, [ER]. Access mode: [http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_)