

**Микола Гольбін**

*Інститут держави і права ім. В.М.Корецького НАН України*

## **СПЕЦИФІКА РЕГІОНАЛЬНИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ НОРМ У СФЕРІ ЗАХИСТУ ТРУДОВИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ ПРАВ МОРЯКІВ**

**Mykola Golbin**

*Koretsky Institute of State and Law of the National Academy of Sciences of Ukraine*

## **SPECIFICITY OF REGIONAL EUROPEAN STANDARDS IN THE AREA OF PROTECTION OF LABOUR AND SOCIAL RIGHTS OF SEAFARERS**

The article considers general process of appearance and formation of regional European standards in the area of protections of labour and social rights of seafarers. The problems of protection of labour rights of seafarers were researched, regional European standards and regulations on work in maritime industry were analyzed. Detailed analysis of regional European standards in the area of labour and social rights of seafarers proves that these legal rules do not directly regulate labour and social rights of seafarers, but establish for this category of workers special standards in the area. Thus because of their implementation into national legislation of a certain state, they are concretized and endowed by special legal implementation mechanism.

**Key words:** international law, regional standards of international law, European Union, Council of Europe, labour rights of seafarers, social rights of seafarers, protection of labour and social rights.

Універсальні норми у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків позитивно впливають на формування відповідних регіональних норм, бо вони дозволяють акумулювати та розповсюджувати позитивний досвід різних країн та усієї цивілізації в цілому<sup>1</sup>.

Під регіональними нормами міжнародного права, за думкою Репецького В. М., слід розуміти норми, які регулюють правовідносини в рамках регіонального або навіть субрегіонального співробітництва держав та міжнародних організацій<sup>2</sup>.

Як вважає Буроменський М. В., регіональні норми регулюють відносини в межах певного географічного регіону між державами, що розташовані в ньому<sup>3</sup>.

Регіональні норми створюються на підставі співробітництва в межах регіональних систем, вважається, що саме регіональні норми передували створенню універсальних. Хоча водночас відзначається, що універсальне міжнародне право сприяє прогресу регіональних систем, тобто процес відбувається взаємодоповнюючим.

Окрема глава статуту ООН присвячена регіональним угодам, де чітко зазначено, що такі угоди чи їх органи і їх діяльність повинні відповідати цілям та принципам ООН. А також регіональні та національні правові системи повинні відповідати тим вимогам, які встановлені у міжнародних стандартах чи універсальних нормах.

При аналізі регіональних норм міжнародного права у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, ми звернемося саме до європейських, особливо до норм, які прийняті та застосовуються Європейським Союзом (далі – ЄС) та Радою Європи (далі – РЄ). Цей вибір ґрунтується на наступних міркуваннях. По-перше, у регіональних європейських нормах знайшли своє відображення принципи універсальних норм міжнародного права у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків. Однак регіональні норми мають свої нормативно-правові відмінності та

<sup>1</sup> Серова, І.І. (2004). *Міжнародно-правові механізми протидії нелегальній міграції*: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ, 69.

<sup>2</sup> Репецький, В.М. (ред.) (2012). *Міжнародне публічне право*. Київ.

<sup>3</sup> Буроменський, М.В. (ред.) (2006). *Міжнародне право*: навч. посібник. Київ: Юрінком Інтер, 55-56.

особливості, які надають їм особливого значення та створюють нові стандарти для об'єднаної Європи. Саме ці особливості ми й спробуємо розкрити та дослідити, звернувши увагу передусім на механізм їх дій. По-друге, Україна намагається стати повноправним членом європейського співтовариства та знайти своє місце у процесі інтеграції країн Європи. Вона є членом Ради Європи з 1995 р. і має дотримуватися регіональних міжнародних норм, зокрема й у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків<sup>1</sup>.

Розглядаючи норми захисту трудових та соціальних прав моряків в регіонально-європейському ракурсі, ми виходимо з того, що Європейський Союз є найбільшою торговельною територією Європи, через яку проходять морські шляхи. Морським кордонам належить 30% території держав-членів ЄС. Факти та цифри свідчать про важливість морського транспорту в ЄС: 22 держави-члени Європейського Союзу є прибережними (береговими); берегова лінія ЄС у 7 разів довші за берегову лінію США та у 4 рази – Росії. Близько 90% зовнішньої торгівлі та понад 40% внутрішньої торгівлі проходить через морські шляхи; загалом близько 2 млрд тонн вантажу щороку завантажуються та розвантажуються у морських портах ЄС, більше 400 млн. осіб щороку користуються послугами морських портів. Морські компанії, які належать державам-членам ЄС, контролюють близько 40% світового потоку; у морському транспортному секторі, який включає суднобудування, порти, риболовство та пов'язані послуги, працевлаштовано 3 млн. осіб в ЄС<sup>2</sup>.

Тому не можна недооцінювати важливість регулювання відносин у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, а тим паче досвід роботи ЄС у цій сфері, враховуючи, що одним із основних завдань морської політики Європейського Союзу є сприяння соціальній підтримці моряків шляхом забезпечення їх роботою та належними умовами праці.

Правову систему ЄС можна вважати наднаціональною правовою системою, якій притаманні особливі риси. Держави – члени ЄС – обмежили свій суверенітет і делегували частину власних повноважень співтовариству, які у межах визначених повноважень видають законодавчі акти, обов'язкові для держав-учасниць. Основою законодавства ЄС у сфері охорони праці є рамкові директиви. Відповідно до статті 189 Римської угоди, директива зобов'язує будь-яку із зазначених вище держав досягати визначеного директивою результату, але залишає за національними органами право вибирати методи й засоби його досягнення. Директиви з охорони праці визначають мінімальні вимоги з можливістю для держав-учасниць відступати від мінімальних вимог, однак лише в бік їх перевищення<sup>3</sup>.

Політика ЄС у сфері охорони праці пройшла складний шлях формування.

Як справедливо зазначає О.І.Головко, в перших договорах про створення Європейських Співтовариств соціальним питанням, у тому числі і проблемам охорони праці, не було приділено належної уваги. Після набуття чинності Договором про Європейське Економічне Співтовариство (Римський договір, 1957 р.) почалася гармонізація трудового законодавства держав-членів ЄС щодо статусу трудящих-мігрантів, що неминуче ставило на порядок денний у державах-членах ЄС питання щодо узгодження відповідного соціального законодавства. Також низка європейських інституцій і профспілки європейських держав прагнули провести конкретизацію повноважень Співтовариства і держав-членів у сфері соціальної політики. Європейська Комісія провела наукові дослідження щодо можливості гармонізації правового регулювання сфери соціального страхування та внесла державам-членам відповідні пропозиції рекомендаційного характеру<sup>4</sup>.

На початку свого розвитку морська політика ЄС спиралася на Меморандум Комісії 1973 р. про транспортну політику та Повідомлення Комісії 1976 р. Першим рішенням було прийняття Директиви Ради Мб 77/587, яка запровадила процедуру консультації у відносинах між державами-членами та третіми країнами з питань мореплавства. Метою цієї Директиви було запровадити співпрацю між державами-членами з метою вироблення спільної позиції у представленні своїх інтересів у відносинах з третіми країнами та міжнародними організаціями (наприклад, у Міжнародній морській організації).

Наступним кроком було прийняття Рішення Ради № 78/744 щодо діяльності певних третіх

<sup>1</sup> Серова, І.І. (2004). *Міжнародно-правові механізми протидії нелегальній міграції*: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ, 70.

<sup>2</sup> Муравйов, В.І. (2011). *Право Європейського Союзу*: підручник. Київ.

<sup>3</sup> *Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу 1998* (Президент України). *Урядовий кур'єр*.

<sup>4</sup> Головко, О.І. (2003). *Функції та компетенція органів Європейського Союзу у сфері соціальної політики*: Дис. ... канд. юрид. наук. Львів.

країн у сфері вантажних морських перевезень. Метою було систематизувати інформацію стосовно флотів третіх країн, які можуть завдати шкоду морському флоту Співтовариства. Потім тривав процес рекомендування всім державам-членам приєднатися до міжнародних конвенцій: так, наприклад, рекомендація Ради № 78/584 щодо ратифікації Конвенції SOLAS 1974 р. та Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 р. та протокол 1978 р. до неї тощо. Насамкінець, у контексті запобігання забрудненню було прийнято Директиву Ради № 79/116 щодо мінімальних стандартів для певних танкерів, які заходять та залишають порти Співтовариства, а також Директиву Ради № 79/115 щодо пілотажу суден глибоководними капітанами на Північному морі та Британському каналі.

Міжнародний морський транспорт є лібералізованим видом діяльності, а процес поступового включення до цього сектора каботажних морських перевезень в Євросоюзі розпочався з 01.01.1993 р.

Включення умов каботажу та необхідність для Союзу сприяти покращенню умов функціонування міжнародного морського транспорту привели до вжиття заходів у сферах конкурентної політики, запобігання нечесним методам ціноутворення, встановлення стандартів суден, які перевозять небезпечні товари, та умов праці. Євросоюз на наднаціональному рівні почав приділяти увагу правовому регулюванню питань безпеки мореплавства після трагічних катастроф. Після аварії пасажирського судна "Естонія" (1994 р.) були прийняті:

- Директиву Ради 95/21/ЄС від 19.06.1995 стосовно посилення, відносно кораблів, що користуються портами Співтовариства та мореплавство у водах, під юрисдикцією держав-членів, міжнародних стандартів корабельної безпеки, запобігання забрудненню та умов проживання та праці на борту;

- Директиву Ради 96/98/ЄС від 20 грудня 1996 року про корабельне обладнання;

- Директиву Ради 98/18/ЄС від 17 березня 1998 року щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден;

- Директиву Ради що вносить зміни до Директиви 95/21/ЄС щодо підвищення відносно судноплавства із використанням портів Співтовариства та плавання у водах під юрисдикцією держав-членів міжнародних стандартів безпеки на борту суден, запобігання забрудненню;

- Директиву Ради 98/42/ЄС від 19.06.1998, що вносить зміни до Директиви Ради 95/21/ЄС про виконання міжнародних стандартів безпеки кораблів, запобігання забрудненню і умов праці та проживання на борту кораблями (контроль державою порту);

- Директиву Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових оглядових заходів для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами;

- Директиву Ради 2001/25/ЄС від 4 квітня 2001 року про мінімальний рівень підготовки моряків;

- Директиву Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства нагляду за рухом суден та інформування;

- Директиву Ради 2006/87/ЄС від 12 грудня 2006 року, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів та припиняє дію Директиви Ради 82/714/ЄС;

- Директиву Ради 2008/106/ЄС від 19.11.2008 про мінімальний рівень підготовки моряків.

У 2005 р. було запропоновано, а у 2009 р. прийнято перелік норм з безпеки мореплавства та захисту трудових прав моряків, який включає:

- Директиву 2009/21/ЄС від 23 квітня 2009 року «Про відповідність до вимог держави прапора»;

- Регламент (ЄС) № 391/2009 від 23 квітня 2009 р. про спільні правила та стандарти для організацій корабельних інспекцій та оглядів;

- Директиву 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 року щодо контролю державою порту;

- Директиву 2009/15/ЄС від 23 квітня 2009 р. про загальні правила та стандарти для організацій, які здійснюють корабельні інспекції та огляди, а також щодо відповідної діяльності морських адміністрацій.

Звернемо окрему увагу на деякі законодавчі акти ЄС, які безпосередньо стосуються сфери захисту трудових та соціальних прав моряків:

Так Директивою Ради 2008/106/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про мінімальний рівень підготовки моряків» (переглянута версія)<sup>1</sup>, встановлюється мінімальний рівень підготовки для моряків у ЄС. Цей рівень повинен базуватися на стандартах щодо підготовки, які вже узгоджені на міжнародному рівні, а саме у Конвенції Міжнародної морської організації (ІМО) про стандарти підготовки, сертифікації і несення вахти моряків, 1978 року (Конвенція STCW), переглянутої в 1995 році. Усі держави-члени є сторонами вказаної Конвенції.

Держави-члени можуть встановлювати вищі стандарти, ніж мінімальні стандарти, що закріплені у Конвенції STCW і в даній Директиві.

Для покращення морської безпеки і попередження забруднення моря до цієї Директиви були включені положення Конвенції STCW щодо мінімального періоду відпочинку персоналу, що несе вахту.

Задля безпеки на морі держави-члени повинні визнавати сертифікати, які посвідчують необхідний рівень підготовки, лише якщо вони видані сторонами Конвенції STCW чи від їх імені, щодо яких Комітет з морської безпеки (ІМО) надав підтвердження того, що вони повністю виконують стандарти, встановлені в Конвенції.

Відповідно до ст. 2 Директиви Ради 92/29/ЄС від 31 березня 1992 р. «Про мінімальні вимоги охорони праці для поліпшення медичного обслуговування на борту суден»<sup>2</sup>, кожна держава-член повинна вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб: 1) а) кожне судно, що плаває під його прапором або знаходиться під його юрисдикцією, завжди мало на борту необхідний мінімум медикаментів; б) кількість медичних препаратів і устаткування, які необхідно мати, залежали б від характеру плавання, зокрема, портів заходу, пункту призначення, тривалості плавання, типу або видів робіт, що підлягають виконанню під час плавання, характеру вантажу й чисельності працівників; в) перелік ліків і медичного устаткування, включених у медичні приналежності, був деталізований у контрольному списку; г) кожне судно, що плаває під його прапором або знаходиться під його юрисдикцією та має масу понад 500 тонн, з командою 15 і більше осіб і перебуває в плаванні понад три дні, мало б корабельний лазарет, у якому можна було б проводити медичне лікування при достатньому матеріалі й у гігієнічних умовах; судно, з командою 100 чоловік і більше і перебуває в міжнародному плаванні більше трьох днів, мало б лікаря, відповідального за медичне обслуговування на борті.

Кожна держава-член повинна вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб: а) забезпечення та поповнення медичного приладдя будь-якого судна, що плаває під її прапором або зареєстрованого під її повною юрисдикцією, було б обов'язком винятково власника, і абсолютно не за рахунок працівників; б) за розпорядження медикаментами відповідав капітан судна, який може делегувати цей обов'язок на одного або більше працівників, які відповідно до їх компетенції спеціально призначаються для цієї мети.

Медичні приналежності повинні підтримувалися в належному стані, щораз якнайшвидше поповнювалися й/або замінялися, як одна із пріоритетних процедур звичайного поповнення запасів (ст. 4 Директиви).

У ст. 5 цієї Директиви зазначено, що кожна держава-член повинна вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб: медичні приналежності супроводжувалися однією або більше інструкцією по їхньому використанню; всі особи, що одержали професійну морську освіту та мають намір працювати на борту судна, пройшли курс навчання в сфері медичних і надзвичайних заходів, які необхідно негайно приймати у випадку аварії або при важкому положенні потерпілих.

Перенесення міжнародних універсальних норм в правову систему ЄС забезпечує їх дотримання по всьому Європейському Союзу. Крім того, ЄС відіграє важливу роль у поліпшенні міжнародних стандартів шляхом стимулювання і безпосереднього вкладу в їх затвердження на міжнародному рівні. Ключовим інститутом на рівні ЄС у цій сфері є європейське агентство з морської безпеки.

Європейське агентство морської безпеки<sup>3</sup> – агентство Європейського союзу, що займається запобіганням морських аварій, забруднень води через роботи суден і загибелі людей на морі шляхом

<sup>1</sup> Директива Європейського Парламенту та Ради про мінімальний рівень підготовки моряків 2008/106/ЄС (19 листопада 2008). <<http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-pro-minimalniy-riven-pidgotovki-moryakiv>>(2016, грудень, 18).

<sup>2</sup> Директива Ради 92/29/ЄС (31 березня 1992) «Про мінімальні вимоги охорони праці для поліпшення медичного обслуговування на борті суден». <<http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-9229iees-vid-31-bereznya-1992-roku-pro-minimalni-vimogi-ohoroni-praci-dlya>> (2016, грудень, 18).

<sup>3</sup> Європейське агентство морської безпеки. EMSA. <<http://www.emsa.europa.eu/about.html>> (2016, грудень, 18).

сприяння виконанню відповідного законодавства ЄС. Його штаб-квартира знаходиться в Лісабоні. Європейське агентство морської безпеки було засновано в 2002 році, після того як ЄС у зв'язку з великими катастрофами в європейських водах, такими як трагедія порома Естонія і нафтового танкера Еріка, прийняв кілька пакетів законодавчих актів, що стосуються морської безпеки. Було відзначено, що спеціалізованому технічному агентству необхідно розглянути виконання цього законодавства та допомогти у його здійсненні. Створення агентства було закріплено в Регламенті Європейського парламенту і Ради №1406/2002 від 27 червня 2002.

Основними завданнями та цілями Європейського агентства морської безпеки є допомога Європейській комісії у розробці законів щодо запобігання забруднення води із суден і морської безпеки; сприяння комісії в ефективній реалізації законодавства ЄС з безпеки на морі, зокрема моніторинг загального функціонування європейського портового контрольного режиму; організація заходів з підготовки кадрів, розробці технічних рішень і з надання технічної допомоги, пов'язаної із здійсненням законодавства ЄС; допомога у розробці загальної методики розслідування придатна воді; сприяння покращенню виявлення та переслідування суден, що здійснюють незаконні дії.

### Рада Європи

Аналізуючи регіональні норми у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків ми не можемо не оминати своєю увагою діяльність Ради Європи у цій галузі. Оскільки, Рада Європи (РЄ) – найстаріша загальноєвропейська організація, яка була створена 5 травня 1949 року з метою «досягнення більшого єднання між її членами для збереження і втілення у життя ідеалів і принципів, які є їх спільним надбанням, сприяння їх економічному та соціальному прогресу». Основною статутною умовою для приєднання країн до РЄ є визнання державою-кандидатом принципу верховенства права, її зобов'язання забезпечити права та основоположні свободи людини всім особам, які знаходяться під її юрисдикцією<sup>1</sup>.

На жаль за стільки років існування Рада Європи не приділила уваги морякам як окремій категорії працівників. Вона ухвалила два основних документи в галузі захисту прав людини взагалі. Перший – Європейська конвенція про захист прав людини та основних свобод 1950 р., яка захищає громадянські та політичні права, і Європейську соціальну хартію, яка присвячена захисту соціальних та економічних прав людини.

Ми зробимо спробу охарактеризувати регіональні норми прийняті Радою Європи щодо захисту трудових та соціальних прав людини взагалі, так як вони будуть характеризувати і захист трудових та соціальних прав моряків зокрема, тому будемо розглядати норми Європейської соціальної хартії.

Європейська соціальна хартія була підписана державами – членами Ради Європи в м. Турин 18 жовтня 1961 р. і набула чинності 26 лютого 1965 р.

Але в травні 1992 р. спеціальний комітет по підготовці нового проекту Хартії – Комітет Charte-Rel приступив до роботи щодо вдосконалення її положень. У результаті цієї роботи була підготовлена нова редакція Хартії, яка отримала назву «Європейська соціальна хартія (переглянута)» (European Social Charter (revised))<sup>2</sup>, яка була схвалена і відкрита для підписання на 98-му засіданні Комітету Міністрів Ради Європи 3 травня 1996 р.

Європейська соціальна хартія (переглянута)<sup>3</sup> – це міжнародна угода, яка поєднала всі права, закріплені в Хартії 1961 р., Додаткових протоколах 1988 та 1995 рр., а також поправки, які стосуються цих прав, та нові права. Всього переглянута європейська соціальна хартія містить гарантії захисту 31 права людини.

Гарантовані хартією права можна поділити на три категорії: захист права на працю, соціальний захист усього населення та спеціальний захист поза робочим середовищем. Договірні сторони не зобов'язані приєднуватись до всіх положень Хартії, однак існує «основне ядро» прав, яких вони мають дотримуватись. Окрім того, автори хартії визначили мінімальний перелік прав, які держави мають підписати.

Багато з положень Європейської соціальної хартії мають на меті захистити не тільки право кожної людини на працю, включаючи і професійну орієнтацію та професійну підготовку, але також і забезпечують захист соціальних прав.

<sup>1</sup> Міністерство закордонних справ України. <<http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/international-organizations/coe>> (2016, грудень, 18).

<sup>2</sup> CETS, no. 163, European Treaty Series.

<sup>3</sup> Європейська соціальна хартія (переглянута) 1996 (Верховна Рада України). Офіційний сайт Верховної Ради України. <[http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\\_062](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_062)> (2016, грудень, 18).

Соціальний захист фактично тією чи іншою мірою становить зміст кожної статті Хартії. Водночас статті сформульовані так, що певна їх частина передбачає права у сфері застосування праці (або у зв'язку з працею)<sup>1</sup>, а інша – поза сферою праці. Остання частина за своїм змістом стосується усього населення або окремих його категорій. Зокрема це такі статті: право на охорону здоров'я (ст. 11); право на соціальне забезпечення (ст. 12); право на соціальну та медичну допомогу (ст. 13); право на отримання послуг від соціальних служб (ст. 14); право трудящих-мігрантів і членів їхніх сімей на захист і допомогу (ст. 19); право осіб похилого віку на соціальний захист (ст. 23); право за захист від убогості та соціального відчуження (ст. 30); право на житло (ст. 31).

Для реалізації Європейської соціальної хартії у царині соціальних і економічних прав необхідно, щоб якомога більша кількість держав ратифікували цей документ. Переглянута Соціальна хартія, яка передбачає, зокрема, систему колективних звернень, сприятиме запровадженню механізму, що дозволить ефективно захищати соціальні та економічні права в Європі, де постійно зростає конкуренція, і де громадяни мають пристосовуватися до змін у системі зайнятості та нових технологій.

Таким чином, узагальнюючи наведене вище, визначимо, що європейське законодавство з охорони трудових та соціальних прав моряків дає змогу забезпечити охорону на достатньо високому рівні. Однак специфіка регіональних норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків полягає в тому, що ці норми, як правило, безпосередньо не регулюють трудові та соціальні права моряків, а встановлюють певні стандарти у галузі праці й соціальній сфері вказаної категорії працівників, які через їх імплементацію у національне законодавство кожної держави, що бере в них участь, конкретизуються і наділяються певним правовим механізмом реалізації.

### References:

1. Buromenskyi, M.V. (red.) (2006). *Mizhnarodne pravo: Navch. posibnyk*. [International law: Tutorial]. Kyiv: Yurinkom Inter. [in Ukrainian].
2. Golovko, O.I. (2003). *Funktsii ta kompetentsiia organiv Yevropeiskogo Soiuzu u sferi sotsialnoi polityky: Dys. kand. yuryd. nauk* [Functions and jurisdiction of the European Union in the area of social policy: Thesis for PhD degree in Law]. Lviv: Lvivskiy natsionalnyi universitet imeni Ivana Franka [Ivan Franko National University of Lviv], 195. [in Ukrainian].
3. *Dyrektyva Yevropeiskogo Parlamentu ta Rady pro minimalnyi riven pidgotovky moriakiv 2008/106/ES* (19 lystopada 2008) [Directive of the European Parliament and Council about minimum level of training for seafarers 2008/106/ES]. <<http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-pro-minimalniy-riven-pidgotovki-moryakiv>> (2016, December 18). [in Ukrainian].
4. *Dyrektyva Rady pro minimalni vymogy ohorony pratsi dlia polipshennia meduchnogo obslugovuvannia na bortu sudden 92/29/ES* [About minimum labour protection requirements for improvement of medical assistance on board: Directive of the Council] (1992, March 31) <<http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-9229iees-vid-31-berezhnya-1992-roku-pro-minimalni-vimogi-ohoroni-praci-dlya>> (2016, December 18). [in Ukrainian].
5. EMSA. *Yevropeicke agentstvo morskoi bezpeky* [European agency of maritime safety]. <<http://www.emsa.europa.eu/about.html>> (2016, December 18). [in Ukrainian].
6. *Yevropeiska sotsialna khartiia (pereglianuta) 1996* [European Social Charter] (Verkhovna Rada Ukrainy). *Ofitsiynyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. <[http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\\_062](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_062)> (2016, December 18). [in Ukrainian].
7. Muravyov, V.I. (2011). *Pravo Yevropeyskogo Soiuzu*, pidruchnyk [Law of the European Union: textbook]. Kyiv. [in Ukrainian].
8. *Rada Yevropy. Ministerstvo zakordonnykh sprav Ukrainy* [European Council. Ministry of Foreign Affairs]. <<http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/international-organizations/coe>> (2016, December 18). [in Ukrainian].
9. Repetskyi, V.M. (red.) (2012). *Mizhnarodne publichne pravo: pidruchnyk*, [international public law: textbook]. Kyiv. [in Ukrainian].
10. Sierova, I.I. (2004). *Mizhnarodno-pravovi mekhanizmy protydii migratsii: dysertatsiia na zdobuttia naukovoogo stupenia kandydata yurydychnykh nauk na temu*. [international legal mechanisms to combat illegal migration: Thesis for PhD degree in Law ]. Kyiv. [in Ukrainian].
11. *Strategiia integratsii Ukrainu do Yevropeiskogo Soiuzu 1998* (Prezydent Ukrainy) [Strategy of integration of Ukraine into the European Union, approved by the Decree of the President of Ukraine]. *Uriadovyi kurier* [Governmental courier]. [in Ukrainian]
12. Feskov, M.M. (2002). *Yevropeiska socialna khartiia (pereglianuta) I trudove zakonodavstvo Ukrainy: pytannia adaptatsii* [European Social Charter (reviewed) and labour law of Ukraine: issues of adaptation]. Kharkiv. [in Ukrainian].
13. *CETS. – No. 163. – European Treaty Series /163.*

<sup>1</sup> Феськов, М.М. (2002). *Європейська соціальна хартія (переглянута) і трудове законодавство України: питання адаптації*. Харків.