

**ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ПРАЦІ
З УРАХУВАННЯМ ФАКТОРІВ, ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ
НА ЕКІПАЖ СУДНА В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА**

А.О. Яківчук¹, О.В. Логінов², Л.В. Логінова³, С.В. Козловський⁴

¹студентка 1 курсу магістратури спеціальності 081 – Право,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна
ORCID ID: 0009-0004-1586-2583

²к.т.н., доцент кафедри «Морське право»,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна
ORCID ID: 0000-0002-4540-731X

³старший викладач кафедри «Філологія»,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна
ORCID ID: 0000-0003-2263-9457

⁴к.т.н., доцент кафедри
«Суднові енергетичні установки та технічна експлуатація»,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна
ORCID ID: 0000-0002-3176-835X

Анотація

Вступ. Морська професія пов'язана із специфічними умовами праці тому, що професійна діяльність екіпажу судна, відбувається в обмежених умовах судна, що значною мірою впливає на психічне здоров'я моряків. Моряки відіграють відносно унікальну роль у тому, що вони перебувають на робочому місці як у робочий, так і в неробочий час разом із лише своїми колегами, що робить їх надзвичайно ізольованою робочою групою.

Специфіка організації охорони праці членів екіпажу під час рейсу полягає у тому, що ризик створюється не тільки виробничими факторами, а й природно-кліматичними умовами, можливістю інфікування у портах, загрозою потрапляння у піратський полон тощо. Особливість правового регулювання опонаднормових робіт на водному транспорті у період застосування судна за призначенням полягає в тому, що виконання цих робіт не обмежене граничними нормами. Отже, є необхідність визначення кола осіб, що можуть бути залучені до додаткових, «авральних» робіт, а також визначення тривалості такої роботи на добу. Крім того, постійно зростає тривалість рейсів, що зумовлює спеціальне нормування термінів рейсів і безперервного перебування суднових екіпажів у морі. Терміни безперервного перебування в морі можна диференціювати залежно від типу суден і районів плавання.

При цьому не можна не виділити такі фактори, як оснащеність судна, сучасність устаткування, сезон перебування в морі. Психічне здоров'я прямо залежить від ментального здоров'я. Згідно з визначенням, яке пропонує Всесвітня

організація охорони здоров'я, під ментальним здоров'ям розуміють стан щастя, добробуту, в якому людина реалізує свої творчі здібності, може протистояти життєвим стресам, продуктивно працювати та робити внесок у суспільне життя, тому важливо зберігати ментальне здоров'я кожного працівника, особливо на морському транспорті.

Мета. Метою даної публікації є дослідження охорони праці на водному транспорті, а також, що саме призводить до порушення у психічній діяльності, професійного вигорання, через що відбувається зниження працездатності у фахівців водного транспорту. Все це, може нести загрозу безпеці екіпажу всього судна.

Ключові слова: водний транспорт, працівник водного транспорту, стан здоров'я, екіпаж морського судна, нещасний випадок, ментальне здоров'я моряка.

FEATURES OF THE LEGAL REGULATION OF LABOR PROTECTION, TAKING INTO ACCOUNT THE FACTORS THAT AFFECT THE SHIP'S CREW IN THE SYSTEM OF SECURITY AND SAFETY IN SHIPPING

A.O. Yakivchuk¹, O.V. Lohinov², L.V. Lohinova³, S.V. Kozlovskiy⁴

¹Student of the 1st year of the master's degree, specialty 081 – Law
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID ID: 0009-0004-1586-2583

²Candidate of Technical Sciences, docent of department «Maritime law»
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID ID: 0000-0002-4540-731X

³Senior Lecturer of Department «Philology»
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID ID: 0000-0003-2263-9457

⁴Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department
«Ship power plants and technical operation»,
Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID ID: 0000-0002-3176-835X

Summary

Introduction. The maritime profession is associated with specific working conditions because the professional activity of the ship's crew takes place in the limited conditions of the ship, which significantly affects the mental health of seafarers. Seafarers play a relatively unique role in that they are on the job both during and after hours with only their colleagues, making them an extremely isolated work group.

The specificity of the organization of labor protection of crew members during the voyage is that the risk is created not only by production factors, but also by natural and climatic conditions, the possibility of infection in ports, the threat of being captured by pirates, etc. The peculiarity of the legal regulation of overtime work on water transport during the period of use of the vessel for its intended purpose is that the performance of these works is not limited by the limit norms. Therefore, there is a need to determine the circle of persons who can be involved in additional, "emergency" work, as well as to determine the duration of such work per day. In addition, the duration of voyages is constantly increasing, which leads to a special regulation of the terms of voyages and the continuous stay of ship crews at sea. The terms of continuous stay at sea can be differentiated depending on the type of vessels and sailing areas.

At the same time, it is impossible not to highlight such factors as the equipment of the vessel, the modernity of the equipment, the season of stay at sea. Mental health is directly related to mental health. According to the definition proposed by the World Health Organization, mental health is understood as a state of happiness, well-being in which a person realizes his creative abilities, can resist life's stresses, work productively and contribute to social life, therefore it is important to maintain mental the health of every worker, especially in maritime transport.

Goal. *The purpose of this publication is the study of labor protection in water transport, as well as what exactly leads to a violation of mental activity, professional burnout, due to which there is a decrease in the working capacity of water transport specialists. All this can pose a threat to the safety of the entire ship's crew.*

Key words: *water transport, water transport worker, state of health, sea vessel crew, accident, seafarer's mental health.*

Виклад основного матеріалу. Під ментальним здоров'ям моряка можна визначити як високий рівень стресостійкості та соціально-психологічної адаптації до специфічних, екстремальних умов судна, що виявляється в гармонійному існуванні в багатонаціональному екіпажі, суб'єктивному відчутті емоційного і психологічного комфорту, психологічного благополуччя. Це точка балансу між повсякденними проблемами, з якими стикається фахівець, та ресурсами і навичками, якими він володіє для психологічної виснаженості а інших факторів впливу [1].

В першій половині 2021 року пандемія COVID-19 поставила перед моряками особливі проблеми, зокрема, як боротися з випадками інфекції на борту, як зменшити поширення хвороби на судні, як обробляти карантин і тестування моряків, взаємодію з береговим персоналом у портах, зміну екіпажу та зменшення можливостей відпустки на берег. У грудні 2020 року Комітет експертів Міжнародної організації праці (МОП) постановив, що уряди не виконали свій обов'язок піклуватися про моряків під час пандемії, не дотримуючись мінімальних стандартів основних прав, таких як охорона здоров'я, репатріація, щорічна відпустка та відпустка на берег, викладені в міжнародному праві. Також повідомлялося, що під час піку пандемії на лінії допомоги морякам ISWAN кількість випадків зросла втричі. Тому зараз особливо важливо зрозуміти фактори ризику погіршення психічного здоров'я співробітників морських організацій і те, як найкраще підтримати морський персонал [2].

При аналізі даних листків непрацездатності, психологічні діагнози вплинули переважно на наймолодшу вікову групу (30 років і молодше) і зменшилися з кожною віковою категорією. Аналогічно, більшість заяв про психічні захворювання були подані персоналом віком до 40 років. Було також виявлено, що молодший персонал значно частіше зазнає самонасилля (наприклад, самоушкодження, суїцидальні думки), депресії, стресу, сонливості, дистресу, пов'язане з роботою вигорання і розумова втома, ніж старший персонал, тоді як психологічний капітал (визначений як набір ресурсів, включаючи самоефективність, оптимізм, надію та стійкість) значно зростає з віком. При дослідженні студентів Морських академій виявилось, що депресія та тривога були значно вищими у студентів старше 22 років [3].

Дуже небагато досліджень розглядали стать як предиктор добробуту, оскільки більшість досліджуваних популяцій складала переважно чоловіки. Було виявлено, що стать не пов'язана із сонливістю або самопочуттям, хоча в одному дослідженні серед військовослужбовців, призначених на військову службу, було встановлено, що жінки були пов'язані з більшою вірогідністю скринінгу на ризик депресії.

Результати щодо етнічної приналежності чи національності як прогностичних факторів психічного здоров'я були неоднозначними. Більше заяв про психічні захворювання було зроблено персоналом з Європи чи Філіппін / Тихоокеанського регіону, ніж з інших частин Азії. Дослідження виявили вищий рівень стресу у жителів Східної Азії, ніж у жителів Південної Азії та європеїдної раси, а також у жителів Південної Азії, ніж у кавказького, змішаного, середньо-східного та латиноамериканського/ іспаномовного персоналу, а також більшу фізичну втому у філіппінців, ніж у норвежців. Одне дослідження показало, що європейські моряки мають значно вищий психологічний капітал, ніж філіппінці; інший виявив, що неєвропейські моряки мають дещо вищу емоційну втому, ніж європейці, але незначно; також не відрізнялися сонливістю.

Одне дослідження показало, що ризик депресії був значно вищим у тих, хто мав латиноамериканську етнічну приналежність будь-якої статі, і вищий у осіб чорношкірої етнічної приналежності, якщо вони також були жінками. Науковці виявили, що симптоми психічного здоров'я були більш поширені серед італійських моряків, ніж інших національностей. Моряки з китайських компаній повідомили про більш високу втому, ніж ті, хто працює в європейських країнах, незалежно від звання чи відділу.

Моряки повідомили, що порушення сну (спричинене постійними перервами уві сні, роботою вночі та раннім прокиданням) було однією з головних труднощів, з якими вони стикалися на борту. Було виявлено, що поганий сон пов'язаний із погіршенням психічного здоров'я, депресією, емоційним виснаженням і деперсоналізацією і втомою. Моряки з високою сонливістю, ніж середня, частіше відчували професійне вигорання. В іншому дослідженні погана якість сну та порушення сну були пов'язані з втомою у працівників китайських судноплавних компаній, але не європейських.

У дослідженні Schmied та ін. стрес був найпоширенішою перешкодою для отримання достатньої кількості сну, за яким слідували змінні графіки. У цьому дослідженні багато хто надавав перевагу іншим видам діяльності над сном у вільний час, часто жертвуючи сном заради вправ або навчання для отримання кваліфікації. Більше половини сказали, що стрес вплинув на їхній сон, часто через проблеми та тиск, пов'язані з роботою, і багато хто описав стан підвищеної пильності під час перебування на кораблі, що означало, що вони легко прокидалися.

Соціальна згуртованість вважалася дуже важливою – досліджень визначили кілька способів створення соціальної згуртованості, наприклад виділення часу для взаємодії на роботі та під час відпочинку; підведення підсумків після важких змін; спільна діяльність у неробочий час; спільні зони зустрічей, а також час і простір для спільних заходів; і зони відпочинку, такі як тренажерні зали або зони відпочинку. Соціальна підтримка з боку товаришів по команді сприяла психологічному капіталу, а підтримка на робочому місці була єдиним робочим ресурсом,

негативно пов'язаним із гострою. Останні дослідження показали, що коли тиск часу був низьким, підтримка не мала значення, але при середньому та високому рівнях тиску часу працівники, які мали більше підтримки, відчували значно нижчий рівень хронічної втоми, а також меншу потребу у відновленні між змінами. Крім того, підтримка не вплинула на високий рівень вимог до пильності, але при низькому та середньому рівнях вимог до пильності працівники з низькою соціальною підтримкою повідомляли про більше проблем зі сном [4].

Лише меншість учасників згадувала про міжособистісні стосунки як про джерело незадоволеності роботою, а рівень знуцань і агресивних дій на робочому місці в цілому був низьким, але про це частіше повідомляли працівники з нижчим рівнем освіти. Учасники якісного дослідження повідомили, що постійно змінювані стосунки в екіпажі були стресовими. Зокрема, негативними сторонами їхніх команд були спілкування з людьми з різних культур та мовні бар'єри. Наявність людей різного віку, рівня освіти та національності на борту іноді призводила до різних поглядів на те, як потрібно керувати роботою та як приймати рішення та повідомляти про них.

Багато учасників різних досліджень вважали, що їхня середня тривалість перебування на борту була надмірною, і що умови роботи та життя можна було б покращити, скоротивши перебування на борту. Одне довготривале дослідження показало, що психічне здоров'я значно погіршилося після тривалої подорожі, тоді як соматизація, тривожність і параноя зросли, тоді як тривалі періоди перебування в морі передбачають втому (але не якість сну). Коротша тривалість перебування на борту (наприклад, два місяці) була значною мірою пов'язана з вищою задоволеністю роботою та життям і кращим психічним здоров'ям. Однак інші дослідження не виявили зв'язку між тривалістю перебування в морі та відчуттям стресу або емоційне виснаження [5].

Враховуючи те, що працівники водного транспорту постійно перебувають під впливом таких факторів, як соціально-психологічні фактори (постійна готовність до виконання професійних обов'язків, монотонність професійної діяльності, дефіцит інформації, групова ізоляція та самотність, зниження рухової активності, додаткові загрози здоров'ю та навіть життю в окремих регіонах світу), природні умови (зміна погодних та кліматичних умов, зміна часових поясів, бортова та кількова хитавиця), виробничі умови (шум та вібрація, електромагнітне випромінювання, хімічне забруднення повітря), цілком очевидно, що створення безпечних і здорових умов праці, мінімізація негативного впливу виробництва на здоров'я та життя працівників водного транспорту задля безпеки судноплавства є актуальним питанням у наш час [6].

За даними Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання Міністерства інфраструктури України більшість нещасних випадків на водному транспорті, а це близько 80%, стається через організаційні недоліки охорони праці. Однією з поширених причин нещасних випадків на водному транспорті є недостатня кількість членів екіпажу під час рейсу. Поступове скорочення чисельності екіпажів суден призводить до зростання відповідальності та ускладнення функцій, виконуваних судовими фахівцями, що у свою чергу призводить до накопичення втоми працівників [7].

Стурбованість питанням втомленості моряків викликала прийняття спеціальної Резолюції Міжнародної морської організації А.772(18) «Фактори втомленості при комплектуванні суден екіпажами та забезпечення безпеки», згідно якої, втомленість характеризується як зниження продуктивності праці людини, зниження фізичних та розумових здібностей та погіршення здатності робити обґрунтовані висновки. Одним з ефективних засобів вирішення проблеми накопичення втоми працівників водного транспорту має стати визначення та перевірка наявності мінімального складу екіпажу залежно від призначення та розмірів судна.

Важливість комплектації суден екіпажу підтверджена положеннями Конвенції Про мінімальні норми на торговельних суднах №147, в якій зазначено, що кожна держава повинна мати законодавство та правила, які встановлюють норми безпеки для зареєстрованих на його території суден, включаючи норми відносно кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу з метою забезпечення безпеки для життя на борту судна [8].

Будь-яке судно має бути очолене капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації у сфері судноводіння, навігації, зв'язку, суднових машин і устаткування, а екіпаж за кваліфікацією та чисельністю має відповідати типу, розмірам і устаткуванню судна [9].

Наявність на борту судна необхідної кількості членів екіпажу впливає на виконання вимог стосовно дотримання робочого часу, недопущення перевантаження членів екіпажу судна роботою, надання належного відпочинку. Раціональне поєднання робочого часу з часом відпочинку дає змогу ефективно використовувати здатність людини до продуктивної праці, відтворювати фізичні та психологічні характеристики працівника, а також комплексно застосовувати виробничі потужності.

Диференціація правового регулювання робочого часу і часу відпочинку працівників водного транспорту здійснюється за трьома підставами: 1) режим роботи судна; 2) особливості конструкції судна; 3) характер трудових функцій плавскладу [10].

Відповідно до ст. 50 Кодексу торговельного мореплавства України мінімальний склад екіпажу, за якого дозволяється вихід судна в море, залежить від району плавання, призначення та типу судна відповідно до чинного законодавства України. Йдеться не про зменшений «екстремальний» склад, а про екіпаж, розрахований для нормальної експлуатації судна з повним дотриманням усіх вимог з безпеки судноплавства, трудового законодавства, а також з урахуванням ризиків, пов'язаних з людським фактором.

Згідно з Порядком визначення мінімального складу екіпажу судна, затвердженим Наказом Міністерства інфраструктури України №575, мінімальним складом є мінімальна кількість осіб командного складу та суднової команди, які можуть у будь-який час експлуатації гарантувати безпечне управління судном [11;12].

Ураховуючи, що виконання додаткової роботи у вільний від основної роботи час вимагає від працівника водного транспорту більшого навантаження (фізичного, морального, психічного), обмеження сумісництва потребує чіткого врегулювання шляхом включення додаткових положень до змісту колективних договорів, як це передбачено у ч. 2 ст. 21 Кодексу законів про працю України. Для того, щоб

тривалість роботи екіпажу не перевищувала безпечно допустимого рівня, власник судна має визначити перелік необхідних і достатніх функцій, які повинні виконуватися на судні під час майбутнього рейсу, функції, які можна суміщати за умов нормальної експлуатації судна та за передбачених аварійних ситуацій на судні, а також мінімальний склад екіпажу, необхідний для безпечного виконання функцій за сумісництвом.

За вимогами, що пред'являються до стану здоров'я і психофізіологічного стану працівників, залежно від важливості функцій, що виконуються ними на судні, особи, які проходять медичний огляд, об'єднуються у професійні групи: до першої групи віднесено осіб, професійна діяльність яких не пов'язана з питаннями безпеки (слюсарі, токарі, дизелісти самохідних кранів, кочегари тощо), до другої групи осіб, які виконують рішення, пов'язані з безпекою під час плавання (електрики, машиністи, маячні служники тощо), до третьої групи – осіб, які приймають рішення, пов'язані з безпекою під час плавання (капітани, помічники капітанів, механіки, помічники механіка та ін.). В основі такого розподілу фахівців водного транспорту за професійними групами – ступінь соціальної небезпеки їхньої професійної діяльності (ст. 31 «Обов'язкові медичні огляди» Основ законодавства України про охорону здоров'я) [13].

Як зазначає Н. Орлова у своєму досліді, недоліком правового регулювання у сфері охорони праці на річковому та морському транспорті є відсутність системного медичного спостереження за працівниками, які повертаються з рейсів: не здійснюється оцінка стану здоров'я працівників-моряків, немає динамічного спостереження за зміною їхнього здоров'я [14].

Конвенцією Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків № 55 передбачено, що судновласник несе зобов'язання у разі хвороб і травм, які виникли в період між датою початку роботи і датою закінчення строку найму, та смерті, яка сталася через таку хворобу або травму, однак при цьому національним законодавством може передбачатись, що судновласники не є відповідальними за хворобу або смерть, безпосередньо спричинену хворобою, якщо особа, яка влаштовується на роботу, відмовилася пройти медичний огляд на момент зарахування на службу. Таке положення суперечить нормам Конвенції про медичний огляд моряків № 73, згідно з якою ніхто не може бути прийнятий на роботу на судно, якщо не надали посвідки, що підтверджує придатність до роботи [15].

Крім того, положення ст. 46 Кодексу законів про працю України також видаються суперечливими: роботодавець може відсторонити від роботи працівника, який ухиляється від проходження обов'язкового медичного огляду у встановленому порядку; при цьому відсторонення не є обов'язком роботодавця – лише правом, що представляється неправильним, особливо у галузі водного транспорту.

Особливості трудової діяльності осіб у період рейсів насамперед зумовлені необхідністю тривалого перебування на борту водного транспортного засобу. Фактори, що діють на організм працівників протягом всього періоду рейсу в умовах обмеженого об'єкта (судна), можуть викликати зміни в стані їхнього здоров'я. Одним із найбільш специфічних факторів впливу є зміна природно-кліматичних умов під час рейсів у різні точки світу [16].

Останніми роками небезпечного поширення набуло міжнародне піратство, результатом якого є загроза потрапляння у піратський полон. Сьогодні піратство являє реальну небезпеку для мореплавання й насамперед посягає на права кожної людини на життя, свободу й особисту недоторканість.

Відповідно до ст. 101 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права піратством є будь-яка з перерахованих нижче дій: а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-який грабіж, який вчиняється в особистих цілях екіпажем чи пасажиром судна або літального апарату, що знаходяться у приватній власності, і спрямований у відкритому морі проти іншого судна або проти осіб чи майна, які перебувають на його борту; проти будь-якого судна, осіб або майна в місці поза юрисдикцією будь-якої держави; б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна за обставин, в силу яких судно є піратським судном.

Міжнародно-правова позиція України у сфері боротьби з піратством виражена у її активній участі в ратифікації чинних міжнародно-правових актів, в імplementації в українське законодавство положень відповідних міжнародно-правових актів. Так, Україною була ратифікована Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74), яка є, мабуть, найважливішою з усіх міжнародних угод з безпеки торговельного мореплавства, Конвенція Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, що розташовуються на континентальному шельфі. У грудні 2002 року був прийнятий Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ) тощо. Кодекс торговельного мореплавства України також містить положення, згідно з якими капітан у разі небезпеки зобов'язаний застосовувати всі необхідні і можливі заходи для порятунку людей, що перебувають на судні, і не допустити захоплення судна, документів, вантажу й іншого майна, що на ньому знаходяться (ст. 62). Статтею 258 Кримінального кодексу України передбачено відповідальність за здійснення терористичного акту. Крім того, 6 вересня 2017 року в Україні утворено Морську адміністрацію (Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України) – центральний орган виконавчої влади України, який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Висновки. Таким чином, можна зробити висновки, що специфіка роботи на річковому та морському транспорті характеризується не тільки необхідністю правового регулювання важких та специфічних умов праці, а і дотримання належної безпеки під час виконання своїх трудових обов'язків як члена екіпажу на судні. Основною проблемою на водному транспорті є недостатнє правове регулювання охорони трудової діяльності моряків, як під час виконання трудових обов'язків, так і за межами роботи. Недоліком правового регулювання у сфері охорони праці на річковому та морському транспорті є відсутність системного медичного спостереження за працівниками, які повертаються з рейсів: не здійснюється оцінка

стану здоров'я працівників-моряків, немає динамічного спостереження за зміною їхнього здоров'я. Україна використовує світовий досвід організації роботи з покращення умов та безпеки праці на водному транспорті, вдосконалює національну нормативно-правову базу з питань охорони праці, однак окремі положення законодавства потребують взаємоузгодження та доопрацювання.

Навіть національна правова база боротьби з морським піратством потребує удосконалення. На практиці, як правило, боротьба з піратством обмежується звільненням заручників шляхом викупу, що спричиняє нові злочини.

ЛІТЕРАТУРА

1. Безлуцька О. Ментальне здоров'я суднового офіцера як вагома складова частина безпеки судноплавства. *Наукові праці Міжрегіональної академії управління персоналом*. Психологія. 2021, №3 (52), 15–19. URL: <https://doi.org/10.32689/maup.psych.2021.3.2>
2. Samantha K. Brooks, Neil Greenberg. Mental health and psychological well-being of maritime personnel: a systematic review. *BMC Psychology*, 2022, V.10, №139. URL: <https://doi.org/10.1186/s40359-022-00850-4>
3. Сапов И. А. Некоторые физиологические и медицинские аспекты адаптации. *Морской медицинский журнал*, 1998. № 6, С. 24–29.
4. В.В. Жеглов, Ф.М. Семёнов, В.И. Касаткин. Повышение устойчивости моряков к заболеваниям. *Морской сборник*, 1984. 2012. № 7, С. 47–51.
5. Симоненко В.Б., Александров А.С., Дулин П.А. и др. О структуре заболеваемости патологией органов пищеварения у моряков. *Военно-медицинский журнал*. 2008. Т. 329, № 4. С. 58.
6. Петрова Т.Б., Бичкаев Я.И., Бичкаева Ф.А., Власова О.С., Третьякова Т.В., Жилина Л.П. Изменение параметров углеводородного обмена у плавсостава северного водного бассейна. *Экология человека*. 2009, No. 8., P. 12–18. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/izmenenie-parametrov-uglevodnogo-obmena-u-plavsostava-severnogo-vodnogo-basseyna>
7. Мацевич Л.М. Охрана здоровья моряков. М.: Транспорт, 1986. 200 стр.
8. Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052
9. ЗАКОН УКРАЇНИ Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14>
10. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053
11. Конвенція про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків №55 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_156
12. Кодекс торговельного мореплавства України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

13. Наказ Міністерства інфраструктури України № 575 від 10.11.2014 Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14>
14. Орлова Н. Особливості правового регулювання охорони праці на водному транспорті. Підприємництво, господарство і ПРАВО. 2020, №6. 78-85. URL: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.6.15>
15. Конвенція про медичний огляд моряків №73 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_129
16. Наказ Міністерства охорони здоров'я України №347 від 19.11.96 р. Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97>

REFERENCES

1. Bezlutska O. (2021) Mental health of a ship's officer as an important component of shipping safety. [Mentalne zdorovia sudnovoho ofitsera yak vahoma skladova chastyna bezpeky sudnoplavstva. Naukovi pratsi Mizhrehionalnoi akademii upravlinnia personalom.] *Scientific works of the Interregional Academy of Personnel Management. Psychology*, 3(52). Retrieved from <http://journals.maup.com.ua/index.php/psychology/article/view/1180/1680>
2. Samantha K. Brooks, Neil Greenberg (2022) Mental health and psychological well-being of maritime personnel: a systematic review. [Psykhichne zdorovia ta psykholohichne blahopoluchchia morskoho personalu: systematychnyi ohliad]. *BMC Psychology*, 10(139.) Retrieved from <https://doi.org/10.1186/s40359-022-00850-4>
3. Sapov I. A. (1998) Some physiological and medical aspects of adaptation. [Deiaki fiziolohichni ta medychni aspekty adaptatsii]. *Marine Medical Journal*, 6. 24–29.
4. Zheglov V.V., Semenov F.M., Kasatkin V.I. (1984) Increasing the resistance of sailors to diseases. [Povyshenie ustojchivosti moryakov k zabolevaniyam]. *Maritime collection*. 2012, 7. 47–51.
5. Symonenko V.B., Aleksandrov A.S., Dulin P.A. (2008) About the structure of the pathology of digestive organs in sailors. [O strukture zabolevaemosti patologiej organov pishevarenija u moryakov]. *Military medical journal*. 329 (4), 58.
6. Petrova T.B. (2009) Changes in the parameters of carbohydrate exchange in the aquatic composition of the Northern Water Basin. [Izmenenie parametrov uglevodnogo obmena u plavsostava Severnogo vodnogo bassejna]. *Human ecology*, 8.
7. Maceevich L.M. (1986). Health care of sailors. [Okhorona zdorovia moriakiv]. 200.
8. ILO Convention 147 on Minimum Standards for Merchant Ships of 1976: [Konventsiiia pro minimalni normy na torhovelnykh sudnakh 1976 roku] Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052

9. United Nations Convention on the Law of the Sea: [Konventsiiia z morskoho prava] Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14>
10. International Convention on Training and Certification of Seafarers and Watchkeeping of 1978: [Konventsiiia pro pidhotovku i dyplomuvannia moriakiv ta nesennia vakhty 1978 roku] Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053
11. Convention on the Obligations of Shipowners in the Event of Illness, Injury or Death of Seamen №55: [Konventsiiia pro zoboviazannia sudnovlasnykiv u razi khvoroby, travmy abo smerti moriakiv №55] Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_156
12. Merchant Shipping Code of Ukraine: [Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy] Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
13. On the approval of the Procedure for determining the minimum composition of the ship's crew: [Pro zatverdzhennia Poriadku vyznachennia minimalnogo skladu ekipazhu sudna] Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14>
14. Orlova N.(2020). Peculiarities of legal regulation of labor protection on water transport. [Osoblyvosti pravovoho rehuliuвання okhorony pratsi na vodnomu transporti.] *Enterprise, economy and law*. 6, 78–85. Retrieved from <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.6.15>
15. Convention on Medical Examination of Seafarers № 73: [Konventsiiia pro medychnyi ohliad moriakiv №73] Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_129
16. On the approval of the Rules for determining the fitness of persons for work on ships based on their state of health: [Pro zatverdzhennia Pravyly vyznachennia prydatnosti za stanom zdorovia osib dlia roboty na sudnakh] Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97>