

Н. С. Абрамов\*,

Т. С. Заплатина\*\*

## Роль международно-правового статуса в признании квалификаций моряков и работников морских нефтегазовых платформ в праве Европейского Союза

**Аннотация.** Целью статьи является анализ международно-правовых норм, определяющих статус моряков и работников морских нефтегазовых платформ, а также актов Европейского Союза, устанавливающих системы профессионального признания для отдельных профессий. Для этого используются методы анализа, синтеза, сравнения и описания норм права. Проблема определения международного статуса работников морских нефтегазовых платформ приводит к ослаблению обеспечения требований безопасности на море, затруднению трудовой мобильности граждан этих профессий, а также осложнению профессионального признания в Европейском Союзе. Проведенное исследование позволяет выявить межотраслевую проблему, затрагивающую международный и региональные уровни регламентации, и предложить пути ее решения.

**Ключевые слова:** работники морских нефтегазовых платформ, моряки, признание профессиональных квалификаций, Европейский Союз.

**DOI:** 10.17803/1994-1471.2017.85.12.164-170

В настоящей статье рассматриваются международно-правовые аспекты регулирования труда моряков и работников морских нефтегазовых платформ, уникальность международно-правового статуса которых обуславливается особенностями труда в условиях морской среды. Несмотря на большое количество международных стандартов для моряков, международно-правовой статус персонала морских нефтегазовых платформ остается неясным, что влечет за собой ряд проблем, одна из которых — признание профессиональной квалификации иностранных работников.

Цель статьи — показать проблемы международно-правового статуса моряков и работников морских нефтегазовых платформ и в контексте полученных выводов проанализировать опыт Европейского Союза (далее — ЕС) по признанию квалификаций данных категорий работников.

Международные стандарты, определяющие статус моряков, на сегодняшний день содержатся в ряде международных документов, таких как: разработанная Международной организацией по охране труда (далее — МОТ) Конвенция о труде в морском судоходстве

© Абрамов Н. С., Заплатина Т. С., 2017

\* Абрамов Никита Сергеевич, аспирант кафедры международного права юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова  
AbramovNS@iCloud.com

119991, Россия, г. Москва, Ленинские горы, д. 1

\*\* Заплатина Татьяна Сергеевна, аспирантка кафедры интеграционного и европейского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Zaplatka15@yandex.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

2006 г.<sup>1</sup> (далее — КТМС), заключенная под эгидой Международной морской организации (далее — ИМО), Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты<sup>2</sup> (англ. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), далее — Конвенция STCW).

Согласно КТМС к морякам относятся все лица, которые наняты или привлечены к работе в любом качестве на борту судна, к которому применяется Конвенция. Ключевыми для определения статуса являются два критерия: **работа на борту** и **понятие судна**.

Применимое в настоящем контексте **определение судна** в КТМС полностью повторяет положения Конвенции STCW. В качестве судна понимается «любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил»<sup>3</sup>. При этом КТМС применяется к судам, используемым в коммерческом судоходстве, и не распространяется на суда, занятые рыбным промыслом или аналогичной деятельностью, суда традиционной постройки, а также военные и вспомогательные корабли.

Исходя из буквального толкования, моряки — это лица, привлеченные к *работе на борту*, независимо от того, участвуют ли они в эксплуатации или навигации судна. Тем не менее в ряде случаев остается неясно, являются ли отдельные категории работников моряками. Речь идет о лицах, род занятий которых не предполагает эксплуатации судна (ученые и исследователи, аквалангисты и др.); лицах, обладающих квалификацией в области море-

плавания, но функции которых не подразумевают эксплуатацию судна (инспекторы порта и др.); лицах, исполняющих свои функции на борту временно и обычно занятых на суше (работники порта, технические специалисты и др.).

С целью обеспечения единообразного подхода в 2006 г. на Международной конференции труда была принята Резолюция, касающаяся информации о профессиональных группах, содержащая перечень из пяти критериев статуса моряка: (i) продолжительность пребывания на борту судна; (ii) частота периодов работы, проведенных на борту; (iii) местонахождение основного места работы лица; (iv) цель работы лица на борту судна; (v) гарантии, предоставляемые лицу в связи с исполняемой работой, сопоставимы с гарантиями, предоставляемыми Конвенцией<sup>4</sup>.

Определение «моряк», выработанное в рамках документов МОТ и ИМО, во многом было воспринято в правовых системах стран Европейского Союза: в 2007 г. Совет Европейского Союза призвал государства-члены к ратификации КТМС<sup>5</sup>, в дальнейшем Директива 2009/13/ЕС внесла поправки, касающиеся определения категории моряков в ряд документов<sup>6</sup>. Определение «судна», изначально сформулированное в Конвенции STCW, было без изменений перенесено в Директиву 2008/106/ЕС о минимальном уровне подготовки моряков (далее — Директива 2008/106)<sup>7</sup>. Таким образом, аспекты международно-правового статуса моряков на сегодняшний день не только хорошо разработаны на универсальном уровне, но и находят свое закрепление на региональном уровне в рамках права Европейского Союза.

<sup>1</sup> Конвенция о труде в морском судоходстве (Женева, 23 Февраля 2006) // СЗ РФ. 2013. № 34. С. 4429.

<sup>2</sup> The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (London, 7 July 1978) // United Nations Treaty Series. Vol. 1261. P. 2.

<sup>3</sup> Конвенция о труде в морском судоходстве (Женева, 23 Февраля 2006) // СЗ РФ. 2013. № 34. Ст. 4429. Ст. 2 (i).

<sup>4</sup> Resolutions adopted by the International Labour Conference at its 94<sup>th</sup> (Maritime) Session (Geneva, February 2006) // Resolution concerning information on occupational groups. Adopted on 22 February 2006. Annex.

<sup>5</sup> Council Decision 2007/431/EC of 7 June 2007 authorising Member States to ratify, in the interests of the European Community, the Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation // OJ L 161. 22.06.2007. P. 63—64. Art. 1.

<sup>6</sup> Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC // OJ L 124. 20.05.2009. P. 30—50.

Статус работников морских нефтегазовых платформ, в отличие от статуса моряков, на сегодняшний день не обладает однозначным закреплением в международно-правовых стандартах. При подготовке КТМС Подготовительной технической морской конференции МОТ не удалось прийти к единому мнению о применении Конвенции к различным типам платформ, было принято решение оставить данный аспект на усмотрение государств<sup>7</sup>. Таким образом, ответ на вопрос о том, применяются ли положения КТМС к данной категории работников, зависит от того, считается ли конкретная платформа судном по применимому национальному праву.

Проблема осложняется многообразием типов современных морских нефтегазовых платформ. Как правило, стационарные нефтяные платформы (гравитационные, на колоннах и сваях) не классифицируются в качестве судов, в отличие от плавучих типов платформ (самоподъемные, полупогружные, мобильные морские буровые установки и др.)<sup>8</sup>. Тем не менее и в отношении последних существуют различные подходы.

Так, в Великобритании, согласно общему принципу, мобильные морские буровые установки классифицируются в качестве судна, по смыслу КТМС, в период осуществления навигации<sup>10</sup>. Законодательство в области труда моряков в Норвегии также частично распространяется на работников мобильных морских буровых установок<sup>11</sup>. В то же время в целом ряде стран, в числе которых Сингапур<sup>12</sup>, Либерия<sup>13</sup>, Панама<sup>14</sup> и Багамы<sup>15</sup>, понятие «судно» не включает в себя морские нефтедобывающие платформы плавучего типа, что исключает применение КТМС к рабочим, не предоставляя им статус моряков.

В праве Европейского Союза не существует специального документа, устанавливающего стандарты труда работников платформ. Данная категория упоминается лишь в контексте Директивы 2013/30/EU о безопасности нефтегазовых операций на море<sup>16</sup>, Директивы 92/91/ЕЕС, касающейся минимальных требований для улучшения безопасности и охраны здоровья работников в области промышленной добычи полезных ископаемых путем

<sup>7</sup> Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) // OJ L 323. 03.12.2008. P. 33—61.

<sup>8</sup> ILO Preparatory Technical Maritime Conference, Report of Committee № 1, (13—24 September 2004), paras. 66—68 // URL: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/ptmc/pdf/ptmc-04-3-1.pdf> (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>9</sup> *Бородавкин П. П.* Морские нефтегазовые сооружения : учебник для вузов. М. : Недра-Бизнесцентр, 2006. Ч. 1 : Конструирование. С. 71—118.

<sup>10</sup> Maritime and Coastguard Agency, Marine Guidance Note MGN 471 (M) (28 September 2013). Annex 3 // URL: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/558097/MGN\\_471\\_MLC\\_Definitions.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/558097/MGN_471_MLC_Definitions.pdf) (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>11</sup> Norwegian Maritime Authority, Regulations of 19 August 2013 No. 990 on the scope of application of the Ship Labour Act (19 August 2013). Para. Section 3 // URL: <https://www.sjofartsdir.no/contentassets/83dbf265be524194be1f45cd092f8b4c/19-august-2013-no.-990-scope-of-application-of-the-ship-labour-act.pdf?t=1505227184523> (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>12</sup> Maritime and Port Authority of Singapore, Shipping Circular to Shipowners № 8 of 2013 (1 July 2013), para. 3 // URL: <http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/circulars-and-notice/shipping-circulars/detail/sc13-08> (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>13</sup> The Republic of Liberia Liberia Maritime Authority, Marine Notice MLC-001 Rev. 2/17. P. 3 // URL: [http://www.liscr.com/sites/default/files/MLC-001\\_Rev.2-2017.pdf](http://www.liscr.com/sites/default/files/MLC-001_Rev.2-2017.pdf) (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>14</sup> Panama Maritime Authority, Merchant Marine Circular MMC-251 (1 August 2016). Para. 1 // URL: <http://www.segumar.com/wp-content/uploads/2017/02/MMC-251-Feb-2017.pdf> (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>15</sup> Bahamas Maritime Authority, Information Bulletin No. 127 (10 November 2016). Para. 2.2 // URL: <https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/mlc/flag/bhs/127bulltn.pdf> (дата обращения: 12.09.2017).

<sup>16</sup> Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. P. 66—106.

бурения<sup>17</sup>, а также в рамках общей Директивы 2003/88/ЕС, касающейся определенных аспектов организации рабочего времени<sup>18</sup>. Действующие нормы не позволяют говорить о существовании в рамках права ЕС, наряду со статусом моряков, самостоятельного статуса работников морских нефтегазовых платформ.

Таким образом, к работникам морских нефтегазовых платформ не применяются международные стандарты о безопасности, разработанные в рамках конвенций по морскому праву, имплементированных отдельными государствами. То же применимо и в отношении лиц этих профессий в рамках ЕС. Такая ситуация не только снижает уровень безопасности на плавучих платформах, но и осложняет признание квалификаций работников этих платформ, что также снижает безопасность на море.

Согласно Конвенции по Морскому праву 1982 г. одной из обязанностей государства по обеспечению безопасности на море является принятие мер, необходимых для того, чтобы судовые команды «обладали соответствующей квалификацией в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования»<sup>19</sup>. Устанавливая стандарты квалификации, государства обязаны придерживаться общепринятых международных правил, в том числе в случае экономической мобильности граждан соответствующих профессий в отдельных регионах.

Согласно положениям права ЕС профессиональная квалификация — это подтверждение компетенции и (или) профессионального опыта, удостоверенной наличием официальных аттестационных документов<sup>20</sup>. Под **признанием иностранной квалификации** понимается официальное подтверждение уровня полученной в иностранном государстве квалификации с предоставлением их обладателю соответствующих профессиональных прав<sup>21</sup>. Профессиональное признание в ЕС является составляющим компонентом экономической мобильности. Оно регламентируется в рамках права внутреннего рынка ЕС и применяется только к регулируемым профессиям, т.е. профессиям, которые могут осуществляться исключительно при официальном допуске на основе определенных правил<sup>22</sup>. В зависимости от квалификации профессиональное признание может быть общим или автоматическим (общий режим признания, в отличие от автоматического, не предусматривает гармонизации отдельных положений квалификации), а также регламентироваться общим или специальным актом.

Директива 2005/36/ЕС Европейского парламента и Совета ЕС о признании профессиональных квалификаций<sup>23</sup> (далее — Директива 2005/36) с поправками, внесенными Директивой 2013/55/ЕС<sup>24</sup>, предусматривает общую и автоматическую систему признания для регулируемых профессий. Тем не менее она не

<sup>17</sup> Council Directive 92/91/EEC of 3 November 1992 concerning the minimum requirements for improving the safety and health protection of workers in the mineral-extracting industries through drilling (eleventh individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC) // OJ L 348. 28.11.1992. P. 9—24.

<sup>18</sup> Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time // OJ L 299. 18.11.2003. P. 9—19.

<sup>19</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего Бэй, 10.12.1982) // СЗ РФ. 1997. № 48. Ст. 5493. Ст. 94 (4).

<sup>20</sup> Directive 2005/36/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the recognition of professional qualifications // OJ L 255. 30.09.2005. P. 22—142. Art. 3.

<sup>21</sup> Соколова Л. А., Соколов И. И., Прокопов Ф. Т. Управление миграционным обменом с учетом особенностей нормативного регулирования признания: вариации и оценки квалификаций в рамках стран СНГ, ЕАЭС и БРИКС // Управление. 2017. 70. № 2 (16). С. 45.

<sup>22</sup> Schuster A., Vincenza Desiderio M.V., Urso G. Recognition of qualifications and competences of migrants. International Organization for Migration (IOM), 2013. P. 51.

<sup>23</sup> Directive 2005/36/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the recognition of professional qualifications // OJ L 255. 30.09.2005. P. 22—142.

<sup>24</sup> Directive 2013/55/EU of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 amending Directive 2005/36/EC on the recognition of professional qualifications and Regulation (EU) No 1024/2012 on administrative cooperation through the Internal Market Information System // OJ L 354. 28.12.2013. P. 132—170.

распространяется на профессии, для которых признание профессиональной квалификации регулируется специальными правовыми положениями. Такие специальные требования установлены в отношении моряков, официальных аудиторов, страховых посредников и диспетчеров воздушных судов, а также ряда профессий, связанных с транспортом или работой с токсичными продуктами.

Признание квалификации моряков изначально регламентировалось Директивой 2001/25/ЕС Европейского парламента и Совета о минимальном уровне подготовки моряков<sup>25</sup> (далее — Директива 2001/25) с поправками Директивы 2005/45/ЕС Парламента и Совета Европы о взаимном признании сертификатов моряков в странах ЕС<sup>26</sup>. Данный акт устанавливал общую систему признания профессиональных квалификаций для моряков. Моряк в соответствии с Директивой 2005/45 есть лицо, обученное и сертифицированное государством-членом в соответствии с требованиями, изложенными в Приложении I к Директиве 2001/25. Он должен выполнять функции по навигации, перевозке грузов, контролю за работой судна, уходу за лицами на борту, работе с морской, электрической, электронной и контрольной техникой, ее обслуживанию и ремонту. Эти критерии установлены в соответствии с Конвенцией STCW. Обучение и подготовка моряков являются важной проблемой для ЕС, так как направлены на то, чтобы поддерживать и развивать уровень знаний и навыков в морском секторе и поддерживать безопасность. В этой связи крайне важно определить и поддерживать минимальный уровень подготовки моряков в ЕС.

Новая Директива 2008/106/ЕС о минимальном уровне подготовки моряков, включающая в законодательство ЕС Конвенцию STCW

и Директиву 2012/35 /ЕС<sup>27</sup>, вносящая изменения, соответствующие последним поправкам к Конвенции STCW<sup>28</sup>, применяются к морякам, проходящим службу на мореходных судах под флагом государства — члена ЕС. Их квалификация должна соответствовать минимальным стандартам, действующим на всей территории ЕС. Эти стандарты соответствуют Конвенции и Директиве. Условия, необходимые для сертификата компетентности, включают минимальный возраст, теоретические знания, практические навыки и стаж работы в море.

Хотя Директива 2005/36 может субсидиарно применяться к морякам, что указано в п. 5 Преамбулы к Директиве 2008/106, взаимное признание дипломов и сертификатов, предусмотренное в Директиве 2005/36, не всегда обеспечивает стандартизованный уровень подготовки для всех моряков, работающих на борту судов, что жизненно важно с точки зрения безопасности на море<sup>29</sup>. В этой связи Директива 2008/106 устанавливает, что государства — члены ЕС принимают меры, чтобы моряки, проходящие службу на мореходных судах, обладали как минимум тем уровнем профессиональной подготовки, который требуется положениями Конвенции STCW. Она также обеспечивает европейскую систему признания сертификатов государств, не входящих в ЕС, включая требования по проведению оценки соответствия для стран, признанных на уровне ЕС.

Директивой предусматриваются процедуры и общие критерии для признания государствами — членами ЕС сертификатов, выданных третьими странами, на основе профессиональной подготовки и сертификационных требований, согласованных в рамках Конвенции STCW. Европейская комиссия при содействии Европейского агентства по безопасности на море и воз-

<sup>25</sup> Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001 on the minimum level of training of seafarers // OJ L 136. 18.05.2001. P. 17—41 (акт утратил силу).

<sup>26</sup> Directive 2005/45/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the mutual recognition of seafarers' certificates issued by the Member States and amending Directive 2001/25/EC // OJ L 255. 30.09.2005. P. 160—163.

<sup>27</sup> Directive 2012/35/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 amending Directive 2008/106/EC on the minimum level of training of seafarers // OJ L 343. 14.12.2012. P. 78—105.

<sup>28</sup> См.: Официальный сайт Европейского Союза. URL: [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/education\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/education_en) (дата обращения: 07.09.2017).

<sup>29</sup> Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) // OJ L 323. 03.12.2008. P. 33—61.

можно участие любого заинтересованного государства — члена ЕС осуществляет сбор необходимой информации и проводит оценку систем профессиональной подготовки и сертификации третьей страны, в отношении которой был подан запрос о признании. Подобное осуществляется в целях проверки соответствия рассматриваемой страны требованиям Конвенции STCW, а также контроля за принятием соответствующих мер по предотвращению мошенничества, связанного с сертификатами.

В контексте Директивы 2008/106 признание квалификации основано на общих критериях образования (регулируемом образовании), установленных специально для моряков. Эти стандарты применяются для профессионального признания квалификаций моряков из третьих стран, что упрощает мобильность в этой области и одновременно обеспечивает безопасность.

Что касается работников морских нефтегазовых платформ, то существующие на настоящей момент нормативные акты ЕС не позволяют говорить об отдельной системе признания их квалификации, следовательно, для них используется Директива 2005/36. Однако в случаях отнесения отдельными государствами (такими, как Великобритания) плавучих нефтегазовых платформ к судам, статус его работников и признание квалификаций подпадают под иную систему признания, что может привести к затруднению трудовой мобильности и свободы передвижения лиц. Ввиду отсутствия применимых европейских стандартов не представляется возможным говорить о судебной практике ЕС по аспектам признания квалификации. Тем не менее учитывая, что экипажи нефтегазовых платформ зачастую интернациональны, а отдельные аспекты регулирования труда иностранных работников платформ уже сегодня

являются предметом рассмотрения в Суде ЕС<sup>30</sup>, справедливо предположить, что признание квалификации данной категории работников неизбежно станет предметом споров.

Проблема определения международно-го статуса работников морских нефтегазовых платформ приводит не только к ослаблению обеспечения требований безопасности на море, но и к затруднению трудовой мобильности граждан этих профессий в регионах (таких как ЕС) и отдельных государствах, затруднение в определении системы профессионального признания. Целесообразно предложить решить данную проблему не только на уровне международных стандартов применительно к вопросам безопасности, но и в рамках профессионального признания в ЕС, учитывая при этом опыт по разработке международно-правового статуса моряков.

Итак, необходимо прежде всего дифференцировать статус различных типов морских нефтегазовых платформ в области международных стандартов (стационарных и плавучих) с тем, чтобы по данному критерию разделять категории моряков и рабочих, занятых на платформах.

В рамках МОТ и ИМО целесообразно рассмотреть возможность полного или частичного распространения статуса моряков на экипаж платформ или предусмотреть особый статус для этой категории лиц в части трудовых гарантий и стандартов квалификации.

На региональном уровне, в частности на уровне ЕС, целесообразно установить сотрудничество по разработке системы признания квалификации работников морских платформ в целях обеспечения условий высокого на сегодняшний день уровня трудовой мобильности и обеспечения безопасности в сфере офшорной нефтегазовой добычи.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Бородавкин П. П. Морские нефтегазовые сооружения : учебник для вузов. — М. : Недра-Бизнесцентр, 2006. — Ч. 1 : Конструирование. — 555 с.
2. Соколова Л. А., Соколов И. И., Прокопов Ф. Т. Управление миграционным обменом с учетом особенностей нормативного регулирования признания/валидации и оценки квалификаций в рамках стран СНГ, ЕАЭС и БРИКС // Управление. — 2017. — № 2 (16). — С. 44—56.

<sup>30</sup> Case C-347/10, *Salemink v. Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen* // OJ C 73. 10.03.2012. P. 3.

3. Schuster A., Vincenza Desiderio M. V., Urso G. Recognition of qualifications and competences of migrants. — International Organization for Migration (IOM), 2013. — 255 p.

*Материал поступил в редакцию 12 сентября 2017 г.*

#### **THE ROLE OF INTERNATIONAL LAW STATUS IN RECOGNITION OF QUALIFICATIONS OF SAILORS AND WORKERS AT OFFSHORE OIL AND GAS PLATFORMS IN EUROPEAN UNION LAW**

**ABRAMOV Nikita Sergeevich** — Postgraduate student of the Department of International Law of the Law Faculty at the Lomonosov Moscow State University  
AbramovNS@iCloud.com  
119991, Russia, Moscow, Leninskiye Gory, d.1, str. 13-14

**ZAPLATINA Tatyana Sergeevna** — Postgraduate Student of the Department of Integration and European Law at the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)  
Zaplatka15@yandex.ru  
125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9

**Abstract.** *The paper is written with the purpose to analyze international law norms determining the status of sailors and workers of offshore oil and gas platforms, as well as European Union instruments regulating systems of professional recognition for specific vocations. To achieve the goal the author applies the methods of analysis, synthesis, comparison and description of rules of law. The problem of determining an international law status of workers of oil and gas platforms results in weakening safety requirements at sea, complicating labor mobility of citizens of these professions, as well as complicating their professional recognition in the European Union. The research highlights an interdisciplinary problem that involves international and regional regulatory levels and suggests the ways to resolve it.*

**Keywords:** *workers of offshore oil and gas platforms, sailors, recognition of professional qualifications, European Union.*

#### **REFERENCES (TRANSLITERATION)**

1. Borodavkin P. P. Morskie Neftegazovye Sooruzheniya : uchebnik dlja vuzov. — M. : Nedra-Biznescentr, 2006. — Ch. 1 : Konstruirovaniye. — 555 s.
2. Sokolova L. A., Sokolov I. I., Prokopov F. T. Upravlenie migracionnym obmenom s uchetom osobennostej normativnogo regulirovaniya priznaniya/validacii i ocenki kvalifikacij v ramkah stran SNG, EAJeS i BRIKS // Upravlenie. — 2017. — № 2 (16). — S. 44—56.