

Современные тенденции правового регулирования труда моряков в Иране

Аннотация. В статье рассматриваются современные тенденции регулирования трудовых прав моряков в Исламской Республике Иран с учетом положений Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве (MLC), ратифицированной Ираном в 2014 г. Анализируются ключевые аспекты трудового законодательства, касающиеся трудовых договоров, минимального возраста, рабочего времени и отдыха, заработной платы, охраны труда и профессиональной подготовки моряков. Особое внимание уделено расхождению между законодательными нормами и их практической реализацией, в том числе проблемам, связанным с заработной платой, несоблюдением стандартов безопасности и недостаточной эффективностью контроля со стороны государственных органов. Отмечается роль Иранского синдиката торговых моряков и внедрение модельного морского трудового контракта как шага к гармонизации национального законодательства с международными стандартами.

Ключевые слова: трудовое право, моряки, трудовой договор, Конвенция МОТ № 186, рабочее время, время отдыха, заработная плата, охрана труда



Арина Олеговна МИХАЛЬСКАЯ,
старший преподаватель
кафедры трудового права
и права социального
обеспечения
имени К.Н. Гусова
Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат юридических наук
aomihalskaya@msal.ru
125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская,
д. 9

DOI: 10.17803/2311-5998.2026.138.2.073-082

Arina O. MIKHALSKAYA,

Senior Lecturer,

Department of Labour Law and Social Security Law

named after K. N. Gusov,

Kutafin Moscow State Law University (MSAL),

Cand. Sci. (Law)

aomihalskaya@msal.ru

9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993

Current Trends in Legal Regulation of Seafarers' Labor in Iran

Abstract. The article examines current trends in the regulation of seafarers' labor rights in the Islamic Republic of Iran in light of the provisions of the International Labor Organization's (ILO) Maritime Labor Convention, 2006 (MLC, 2006), which Iran ratified in 2014. Key aspects of Iranian labor legislation are analysed, including regulations concerning seafarers' employment contracts, minimum age requirements, working time and rest periods, wages, occupational safety, and professional training. Particular attention is paid to the gap between legislative norms and their practical implementation, including issues related to wage payment delays, non-compliance with

© Михальская А. О., 2026

safety standards, and insufficient effectiveness of state oversight. The role of the Iranian Maritime Mercantile Syndicate (IMMS) and the recent introduction of a model maritime employment contract are highlighted as significant steps toward harmonising national legislation with international standards.

Keywords: labor law, seafarers, employment contract, ILO Convention No. 186, working time and rest periods, wages, occupational safety

Введение

Правовое регулирование труда моряков в Исламской Республике Иран основывается на Конвенции МОТ № 186 о труде в морском судоходстве 2006 г. (MLC)¹, которую Иран ратифицировал в 2014 г.², а также на Трудовом кодексе Ирана³.

Именно ратификация Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве стала поворотным моментом в развитии трудового законодательства в данной сфере, поскольку она не только закрепила на международно-правовом уровне обязательства государства по обеспечению достойных условий труда для моряков, но и создала импульс для модернизации внутреннего законодательства в соответствии с универсальными стандартами, охватывающими широкий спектр вопросов — от минимального возраста и медицинского освидетельствования до регулирования рабочего времени, оплаты труда и механизмов защиты прав моряков.

В связи с тем, что Иран выступает одним из ключевых операторов морских перевозок на Ближнем Востоке, по данным ЮНКТАД на январь 2026 г. общая численность моряков в стране достигла 17 654⁴, что делает эффективную имплементацию конвенционных норм социально и экономически обусловленной необходимостью.

Вместе с тем, как справедливо отмечает М. Х. Зариз, многогранность Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве, интегрирующей экономические,

¹ Международная конвенция о труде в морском судоходстве (принята на 94-й сессии Международной конференции труда 23 февраля 2006 г.) // Бюллетень международных договоров. 2014. № 5.

² ILO (website) // URL: [https://www.ilo.org/resource/news/islamic-republic-iran-ratifies-ilomaritimelabourconvention2006mlc2006#:~:text=islamic%20republic%20of%20iran%20ratifies,%2c%202006\)%%20%7c%20international%20labour%20organization](https://www.ilo.org/resource/news/islamic-republic-iran-ratifies-ilomaritimelabourconvention2006mlc2006#:~:text=islamic%20republic%20of%20iran%20ratifies,%2c%202006)%%20%7c%20international%20labour%20organization) (дата обращения: 02.09.2025).

³ Labour Code of the Islamic Republic of Iran, adopted by the Islamic Consultative Assembly on 12 September 1990, as amended. Ministry of Cooperatives, Labour, and Social Welfare (MCLSW), Islamic Republic of Iran // URL: <https://antislaverylaw.ac.uk/wp-content/uploads/2019/08/iran-labour-code.pdf> (дата обращения: 02.09.2025).

⁴ UNSTAD (website). URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/engb/364/index.html#:~:text=maritime%20profile%20%7c%20data%20hub> (дата обращения: 02.01.2026).

юридические и трудовые аспекты, создает объективные сложности для гармонизации национального законодательства Ирана⁵.

По мнению М. Абадиха, трудовое законодательство Ирана не соответствует международным стандартам и даже внесенные поправки не обеспечивают в полной мере защиту трудовых прав моряков⁶. В докладе Международной организации труда также отражается указанная позиция, отмечается необходимость внесения в национальное трудовое законодательство Ирана уточнений, касающихся, в частности, обеспечения подписанных трудовых договоров и конкретных мер защиты от финансовых потерь⁷.

По нашему мнению, ратификация Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве, безусловно, заложила правовой фундамент для реформирования отрасли, однако ее практическая реализация требует преодоления системных барьеров, связанных с детализацией нормативной базы и усилением механизмов контроля за соблюдением установленных стандартов.

Особое внимание следует уделить таким ключевым областям, как минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна (возраст, наличие медицинского свидетельства, профессиональная подготовка и квалификация моряков), заключение и расторжение трудового договора, медицинская подготовка экипажа, заработная плата, рабочее время и время отдыха, поскольку именно в них заложены наиболее строгие требования Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве.

Минимальный возраст экипажа морского судна

В соответствии с п. 1 стандарта A1.1 Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать на борту судна труд лиц в возрасте до 16 лет. Однако эта цифра является нижней границей, и государства-участники имеют право устанавливать более высокий минимальный возраст в зависимости от конкретных обстоятельств.

Согласно иранскому трудовому законодательству минимальный возраст моряка (кроме капитана и главного инженера) для принятия на работу на судно под флагом Ирана составляет 18 лет. Возраст поступления в морское учебное заведение составляет 16 лет. Минимальный возраст для занятия должности капитана или главного инженера на судне под флагом Ирана — 25 лет⁸. Таким образом,

⁵ *Zarie M. H., Barati A. N.* The Consideration of Maritime Labor Convention Standards for Social Rights and Employment of Seafarers // *International Journal of Maritime Policy*. 2020. Vol. 1. № 1. P. 87.

⁶ *Abadikhah M.* Iran's Maritime Code and UNCLOS: Is There a Connection between Maritime Training, Labour, and Safety? // *E-Journal of International and Comparative Labour Studies*. 2024. Vol. 13. № 2. P. 111.

⁷ ILO, Normlex (website) // URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=normlexpub:13202:0::NO::P13202_country_id:102800 (дата обращения: 02.08.2025).

⁸ The Iranian Code of Practice for issuing, Revalidating and Renewing Certificates for Seafarers (document P6-W22).



нормы национального законодательства Ирана в данном вопросе соответствуют международным стандартам.

Медицинское свидетельство

Помимо возрастных критериев, в иранском трудовом законодательстве содержится требование, чтобы все моряки, работающие на судах под флагом Ирана, имели действующее медицинское свидетельство, подтверждающее их пригодность к выполнению служебных обязанностей на море⁹. Данная норма соответствует положениям Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве, возлагающим на присоединившиеся к ней государства обязанность обеспечивать медицинское освидетельствование моряков до их назначения на работу. Медицинский сертификат выдается квалифицированным врачом и действует сроком до двух лет, включая обязательную проверку цветового зрения, что соответствует международным рекомендациям в области профессиональной пригодности.

В особых случаях, при истечении срока действия медицинского сертификата во время рейса, работникам разрешается продолжать работу до следующей портовой стоянки, при этом срок действия сертификата не может быть продлен более чем на три месяца¹⁰. Такая норма, закрепленная в национальном регулировании Ирана, обеспечивает баланс между безопасностью работников и оперативной необходимостью функционирования судна, что допустимо в рамках гибких механизмов, предусмотренных Конвенцией МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве.

Таким образом, иранское законодательство демонстрирует формальное соответствие конвенционным стандартам, однако эффективность их применения на практике зависит от качества надзорных механизмов и полноты институционального обеспечения. В Иране такими надзорными органами являются Организация портов и судоходства, которая отвечает за выдачу разрешений и установление нормативов, и Министерство труда, в ведении которого находятся вопросы здоровья, безопасности, возрастных ограничений, пенсионного обеспечения, страхования и охраны труда моряков¹¹.

Профессиональная подготовка и квалификация моряков

Эффективность любых надзорных механизмов напрямую зависит от качества человеческого капитала морской отрасли, поскольку даже самые совершенные процедуры контроля не способны компенсировать недостаточный уровень квалификации моряков. В этой связи внутренние правовые системы многих стран, включая Иран, признают фундаментальную важность морского

⁹ The Iranian Code of Practice for issuing, Revalidating and Renewing Certificates...

¹⁰ The Iranian Code of Practice for issuing, Revalidating and Renewing Certificates...

¹¹ *Yousefi H.* Recognizing the Challenges of the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) in Iran // *Transactions on Maritime Science.* 2025. Vol. 14. № 1. P. 7.

профессионального образования и закрепляют соответствующие нормы в национальном законодательстве.

Статья 2 «Гражданство капитана судна, офицеров и экипажа» Морского кодекса Ирана является единственным положением, которое касается обучения и профессионального образования моряков¹². В ней говорится, что владелец судна обязан за свой счет обучать граждан Ирана работе на борту. Программа обучения разрабатывается судовладельцами и реализуется после одобрения Портовой и морской организацией Ирана¹³. Данный подход коррелирует со Стандартом А1.3 Конвенции МОТ 2006 г., требующим от государств-участников обеспечения минимальных стандартов подготовки и сертификации моряков.

В статье 3 Морского кодекса Ирана прописана обязанность Министерства экономики создать школу подготовки экипажей торгового флота в одном из южных портов страны в течение года после принятия Кодекса¹⁴. Это демонстрирует активный подход иранского законодателя к развитию морского права. Следует отметить, что данная норма является оригинальным положением, разработанным без прямого заимствования из других национальных или международных морских законов. Женевские конвенции 1958 г. по морскому праву¹⁵ признают роль экипажа, но в них не говорится о необходимости его подготовки, что позволяет оценивать иранский подход новаторским и прогрессивным для своего времени.

Трудовой договор

В соответствии с положениями Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судостроении все моряки обязаны иметь письменный трудовой договор, в котором отражаются права, обязанности и условия их труда.

Что касается порядка заключения и расторжения трудового договора с моряками в Иране, то здесь применяются общие положения Трудового кодекса

¹² Iranian Maritime code. Art. 2, approved in 1963 // URL: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95589> (дата обращения: 10.10.2025).

¹³ Портовая и морская организация Ирана (PMO — Ports and Maritime Organization) — государственный орган Исламской Республики Иран, отвечающий за управление, развитие и регулирование портов и морского транспорта страны, а также за обеспечение выполнения международных морских конвенций (URL: <https://sustainableworldports.org/project/iran-port-and-maritime-organization-online-monitoring-of-water-quality/> (дата обращения: 08.01.2026)).

¹⁴ Iranian Maritime code. Art. 3, approved in 1963.

¹⁵ Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 43. Ст. 472 ; Конвенция об открытом море (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Там же. 1962. № 46. Ст. 457 ; Конвенция о континентальном шельфе (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Там же. 1964. № 40. Ст. 458 ; Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Действующее международное право : в 3 т. М. : МНИМП, 1997. Т. 3. С. 232—241.



Ирана¹⁶. Такой договор должен быть подписан моряком и владельцем судна (или его представителем), один экземпляр трудового договора должен оставаться у работника. Трудовой кодекс Ирана устанавливает, что трудовые отношения могут быть расторгнуты по инициативе работника, по соглашению сторон и по инициативе работодателя. При этом в случае расторжения трудового договора по инициативе работодателя за дисциплинарный проступок работника необходимо уведомить за 7 календарных дней¹⁷.

Однако в Иране в области трудового законодательства длительное время сохранялась проблема, связанная с тем, что трудовой договор с моряками не заключался, что создавало правовую неопределенность и становилось причиной многочисленных жалоб на нарушения прав работников морского сектора. Именно отсутствие устойчивого согласованного трудового договора с моряками ранее позволяло судовладельцам уклоняться от четких обязательств, что негативно сказывалось на защите интересов работников и приводило к систематическим нарушениям условий труда. В ответ на сложившуюся ситуацию и обращения профсоюзов иранские официальные органы предприняли шаги по устранению этого пробела, разработав в конце 2022 г. модельный морской трудовой договор¹⁸.

Данный документ, призванный стандартизировать отношения сторон, детально регулирует права моряков, включая нормы об отпусках, продолжительности рабочего времени, периодах отдыха и порядке возвращения к работе после перерывов. Важно подчеркнуть, что модельный трудовой договор базируется на национальном трудовом законодательстве и одновременно учитывает международные нормативы, в том числе стандарты МОТ, Международной морской организации и Конвенции ООН по морскому праву.

По нашему мнению, введение модельного трудового договора представляет собой конкретную меру, направленную на преодоление ранее существовавшей практики нарушений, вызванной отсутствием типовых трудовых договоров, и свидетельствует о стремлении государства гармонизировать правоприменение с международными требованиями.

¹⁶ Employment contract. Labour Code of the Islamic Republic of Iran, adopted by the Islamic Consultative Assembly on 12 September 1990, as amended. Ministry of Cooperatives, Labour, and Social Welfare (MCLSW), Islamic Republic of Iran. Chapter II // URL: <https://antislaverylaw.ac.uk/wp-content/uploads/2019/08/iran-labour-code.pdf> (дата обращения: 02.09.2025).

¹⁷ Labour Code of the Islamic Republic of Iran. Art. 27.

¹⁸ Tarabaran, Iranian Official maritime media, reforming the maritime labour contracts // URL: <https://tarabaran.com/%d9%82%d8%b1%d8%a7%d8%b1%d8%af%d8%a7%d8%af%da%a9%d8%a7%d8%b1%d8%af%d8%b1%db%8c%d8%a7%d9%86%d9%88%d8%b1%d8%af%d8%a7%d9%86%d8%aa%d8%ba%db%8c%db%8c%d8%b1%da%a9%d8%b1%d8%af/> (дата обращения: 07.11.2025).

Заработная плата

Следует отметить, что заработная плата является обязательным условием трудового договора моряков¹⁹. Согласно официальным данным, представленным правительством Ирана в рамках мониторинга соблюдения конвенционных норм, номер банковского счета моряка обычно указывается в трудовом договоре, что позволяет осуществлять перечисление денежных средств посредством банковского перевода под контролем надзорных органов.

Вместе с тем Комитет экспертов МОТ по применению конвенций и рекомендаций (CEACR — Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations)²⁰ указывает на существенные расхождения между декларируемыми нормами и практикой. Так, согласно сведениям Иранского союза моряков, в последние годы из-за нестабильности экономики, резких колебаний курса иностранной валюты и различий между официальным и рыночным курсами некоторые внутренние судоходные компании нарушали стандарты Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве. Выплата заработной платы производилась по неудовлетворительным курсам обмена, что фактически снижало доход моряков. В связи с этим профсоюзное сообщество заявило о необходимости разработки превентивных механизмов и законодательных норм для защиты моряков от подобных финансовых потерь.

Проблемы соблюдения прав моряков носят не только системный, но и выраженный практический характер. Ярким примером грубых нарушений стало дело в отношении трех пакистанских моряков, служивших на иранском судне *MV Borhan 3*, которым 22 месяца не выплачивалась заработная плата. Несмотря на многочисленные жалобы, компания *Borhan Darya Kish* игнорировала обязательства, а государственные органы и дипломатические представительства не смогли оперативно разрешить ситуацию. Только вмешательство Международной транспортной федерации (ITF) совместно с Иранским синдикатом торговых моряков (IMMS) позволило добиться репатриации экипажа и частичного погашения задолженности в размере 16 112 долларов США на каждого моряка²¹.

Данный прецедент наглядно демонстрирует необходимость усиления контроля со стороны международного сообщества над деятельностью судоходных компаний. Без эффективных механизмов принуждения даже наличие прогрессивных законодательных актов, таких как модельный трудовой договор, не гарантирует исключения эксплуатации и обеспечения гуманных условий труда в морском судоходстве.

¹⁹ Стандарт A2.2 Международной конвенции о труде в морском судоходстве.

²⁰ ILO Direct Request (CEACR), adopted 2023, published 112th ILC session (2024). Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Islamic Republic of Iran // URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:80031:::80031:P80031_comment_id:4123474 (дата обращения: 07.11.2025).

²¹ ITWF // URL: <https://www.itfseafarers.org/en/news/seafarers-repatriated-home-iran-and-syria-after-notorious-cases-modern-slavery-and-abandonment> (дата обращения: 07.11.2025).



Рабочее время и время отдыха

Проблема правоприменения затрагивает не только вопросы заработной платы, но и фундаментальные стандарты безопасности и здоровья экипажа, среди которых ключевое место занимает регулирование рабочего времени и времени отдыха.

Портовая и морская организация Ирана (РМО) учитывает требования, касающиеся продолжительности рабочего времени, чтобы обеспечивать достаточный отдых и ограничивать утомляемость работников, опираясь на международные принципы, особенно на стандарты Международной морской организации.

В Иране минимальное время отдыха моряков определяется нормативным актом²², направленным на обеспечение безопасности и сохранение здоровья работников морской отрасли, что коррелирует с положениями Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве.

Согласно установленным правилам, минимальное время отдыха не должно быть менее 10 часов в любые 24 часа и 77 часов в любые семь дней, что полностью соответствует стандарту А2.3 Конвенции МОТ 2006 г., устанавливающему аналогичные минимумы для предотвращения утомляемости. Часы отдыха могут быть разделены максимум на два периода, один из которых должен содержать не менее шести часов без перерыва, при этом интервал между двумя последовательными периодами отдыха не должен превышать 14 часов. Подобная детализация направлена на обеспечение непрерывности отдыха, что необходимо для физиологического восстановления моряков в условиях вахтенной службы.

Важно отметить, что учебные занятия, такие как учения по тревоге и пожаротушению, проводимые по национальным и международным нормативам, должны организовываться с минимальным нарушением периодов отдыха и не допускать излишней утомляемости. Для обеспечения прозрачности и контроля каждое судно под флагом Ирана должно иметь на борту таблицу учета времени. Дневные записи часов отдыха должны вестись на рабочем языке судна и на английском языке, что обеспечивает возможность проверки как национальными, так и иностранными портовыми властями. Моряки должны получать копии таких записей, подписанные уполномоченным лицом и самим моряком, причем в судах под иранским флагом допускается передача записей в электронном виде при условии надлежащего утверждения.

Таким образом, иранское законодательство формально воспроизводит конвенционные требования к документированию, создавая правовую основу для защиты прав моряков.

Тем не менее законодательство предусматривает гибкие подходы, которые требуют строгого контроля во избежание злоупотреблений. Стандарты не препятствуют введению национальных норм или коллективных договоров, допускающих исключения из установленных лимитов, при условии максимального соответствия положениям стандарта, включая возможность предоставления дополнительных отпусков.

²² Standards of the Port and Maritime Organization, Document № P16-W4.

Капитан судна под иранским флагом может разрешать делать исключения из требований о минимальном времени отдыха при условии, что оно за семь дней составляет не менее 70 часов. Исключения из минимального еженедельного времени отдыха не разрешаются более чем на две недели подряд. Интервал между двумя периодами исключений должен быть не менее чем в два раза длиннее срока исключения.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, после ратификации Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве Иран провел существенную модернизацию национального законодательства: нормы, регулирующие минимальный возраст моряков, требования к медицинскому освидетельствованию, продолжительность рабочего времени и времени отдыха, в целом соответствуют конвенционным стандартам.

Во-вторых, несмотря на прогресс в нормативном регулировании, сохраняется значительное расхождение между законодательными предписаниями и их реализацией на практике: ключевыми проблемами остаются несвоевременная выплата заработной платы, недостаточная эффективность государственного контроля.

В-третьих, разработка и внедрение модельного морского трудового договора в 2022 г. свидетельствуют о стремлении государства гармонизировать законодательство с международными требованиями, однако данные меры носят фрагментарный характер и требуют системного закрепления.

В-четвертых, отдельные прецеденты, связанные с грубыми нарушениями прав моряков, демонстрируют, что даже при наличии прогрессивных нормативных актов без эффективных механизмов принуждения и международной координации невозможно гарантировать исключение эксплуатации в морском судоходстве.

В целях совершенствования правового регулирования труда моряков в Иране представляется целесообразным реализовать следующие меры:

- во-первых, внести в трудовое законодательство Ирана положение об обязательной государственной регистрации всех морских трудовых договоров в едином цифровом реестре, администрируемом Портовой и морской организацией Ирана. Регистрация должна осуществляться в электронном виде до выхода судна в рейс, что позволит обеспечить прозрачность условий труда и оперативный контроль со стороны надзорных органов;
- во-вторых, внести в трудовое законодательство Ирана специальные положения, регулирующие порядок выплаты заработной платы морякам в иностранной валюте с установлением механизма защиты от колебаний обменного курса;
- в-третьих, создать межведомственную координационную структуру при участии Портовой и морской организации и Министерства труда Ирана для комплексного мониторинга соблюдения трудовых прав моряков, включая проведение внеплановых проверок на судах;
- в-четвертых, внедрить цифровую платформу для подачи жалоб моряками в режиме реального времени с возможностью анонимного обращения и



автоматической передачей информации в надзорные органы и международные организации;

- в-пятых, учредить специализированный фонд гарантирования выплат заработной платы морякам, финансируемый за счет обязательных взносов судовладельцев, для оперативного погашения задолженности в случаях банкротства или недобросовестности работодателя.

Таким образом, эффективная реализация стандартов Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве в Иране требует не только дальнейшего совершенствования законодательства, но и создания комплексной системы институциональных, контрольных и социальных механизмов, обеспечивающих реальную защиту прав моряков. Только сочетание внутренних реформ с активным международным взаимодействием способно преодолеть существующие пробелы и обеспечить достойные условия труда для работников морской отрасли.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Abadikhah M.* Iran's Maritime Code and UNCLOS: Is There a Connection between Maritime Training, Labour, and Safety? // E-Journal of International and Comparative Labour Studies. — 2024. — Vol. 13. — № 2. — P. 108—128.
2. *Bajaj V.* Labour Rights of the Seafarers // SSRN. — 2023. — P. 1—52.
3. *Hosseini Z.* A comparative study of the maritime labor agreement with the labor law of the Islamic Republic of Iran and other related laws : MSc thesis. — Islamic Azad University. — Central Tehran branch, 2013.
4. *Yousefi H.* Recognizing the Challenges of the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) in Iran // Transactions on Maritime Science. — 2025. — Vol. 14. — № 1. — P. 1—13.
5. *Zarie M. H., Barati A. N.* The Consideration of Maritime Labor Convention Standards for Social Rights and Employment of Seafarers // International Journal of Maritime Policy. — 2020. — Vol. 1. — № 1. — P. 83—100.