

<http://www.notariat.vn.ua/notariat/notariat-v-sviti> 7. Латинский нотариат. Центр нотариальных исследований. <http://www.notiss.ru/index.php?id=28> 8. Устав Международного союза нотариата, утвержденный Ассамблеей нотариатов членов 2 октября 2007 года в Мадриде. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.notiss.ru/usrimg/statuts%20UINL.pdf> 9. О Латинском нотариате: Международный Союз Латинского Нотариата как инструмент содействия в развитии международного нотариата. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://maksimova.su/latin-notary.htm> 10. Латинский нотариат. Центр нотариальных исследований. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.notiss.ru/index.php?id=28> 11. Комаров В.В., Баранкова В.В. Нотариат и нотариальный процесс: Учебник. / В.В. Комаров, В.В. Баранкова. – Х.: Консум, 2000. – 240 с. – С. 30-31. 12. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 13. Радзівівська Л.К. Деякі питання нотаріального права в світлі рішень XXVII з'їзду КІРС // Вісник Київського університету. – Вип. 29. – 1988. – С. 30-33. 14. Фурса С.Я. Проблема формування принципів організації та діяльності нотаріату в Україні // Часопис Київського університету права. №1, 2002. 15. Фурса С.Я., Фурса Є.І. Нотари-

ат в Україні. Загальна частина. – К.: Вентурі. 1999. 16. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 17. Фурса С.Я. Підпис нотаріуса як правовий акт // Юридичний вісник України. № 9 (401). 2003. 18. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 19. USTAWA z dnia 14 lutego 1991 r. Prawo o notariacie [електронний ресурс]- Режим доступа: http://lex.pl/akt_prawny/?akt=Dz.U.2008.189.1158.html. 20. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 21. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 22. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 23. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html> 24. Латинский нотариат. [Электронный ресурс]. // Мир нотариата. – Режим доступа: <http://mirnot.narod.ru/latnot.html>

Надійшла до редколегії 08.06.11

УДК 349.2

І. Підпала, здобувач

ПРАВОВІ ВИМОГИ ДО КАНДИДАТІВ У ЧЛЕНИ МОРСЬКОГО ЕКІПАЖУ ЗА НОРМАМИ МІЖНАРОДНОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Стаття присвячена дослідженню правових вимог до кандидатів у члени морського екіпажу за нормами міжнародного та національного законодавства.

Ключові слова: члени екіпажу, професійний відбір, безпека мореплавства, кваліфікація, дипломування, стан здоров'я.

Стаття посвящена дослідженню правових вимог до кандидатів у члени морського екіпажу за нормами міжнародного та національного законодавства.

Ключевые слова: члены экипажа, профессиональный отбор, безопасность мореплавания, квалификация, дипломирование, состояние здоровья.

The article investigates the legal requirements for candidates for the marine crew for the international norms and national legislation.

Key words: crew members, the professional selection, navigation safety, qualification, certification, health.

Постановка проблеми. Із розвитком морського флоту, змінами його технічного стану, принципів та характеру експлуатації морських суден, в умовах формування нових економічних відносин, змінюється структура попиту на спеціалістів, пред'являються нові вимоги до змісту та якості морської освіти для забезпечення безпеки мореплавства. У зв'язку з цим необхідним та пріоритетним для держави стає вдосконалення нормативно – правового регулювання організації підготовки та дипломування моряків щодо полегшення їх працевлаштування.

Аналіз дослідження даної проблеми. Даному питанню не приділяли належної уваги і воно не стало предметом комплексних наукових досліджень в організації підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та дипломування моряків. Праці таких науковців як: А.Н. Шемякін, Л.М. Мацкевич, М.П. Зеленін, В.М. Єрофеев, Л.А. Позолотін містять низку системних положень і висновків, які опосередковано стосуються досліджуваної проблеми, чим створюють певні передумови для подальшого дослідження.

Завдання полягає в спробі системного аналізу вимог до кандидатів у члени екіпажу та стандартів підготовки і дипломування моряків, а також в межах цього аналізу розгляду національного законодавства України, яким врегульовано організацію професійної підготовки і дипломування моряків та вплив людського чинника і його професійної складової на безпеку мореплавства.

Метою даної статті є дослідження міжнародно – правових норм та національного законодавства, щодо правових вимог до кандидатів у члени екіпажу та організації підготовки і дипломування моряків для подальшого вдосконалення існуючого законодавства на виконання вимог Міжнародної Конвенції "Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти" (ПДНМ/STCW'78), щоб полегшити працевлаштування громадян – моряків.

Виклад основного матеріалу. Порядком прийому на роботу осіб суднового екіпажу, а також їхні права та обов'язки, що впливають із трудових відносин, регулюються загальними нормами трудового законодавства України. Однак, принцип надання сторонам повної свободи при укладенні трудового договору в цьому випадку відсутній, тому що держава в інтересах охорони життя і здоров'я осіб, що знаходяться на судні, безпеки мореплавства і виконання своїх зобов'язань, що впливають з міжнародних договорів, учасником яких вона є, не може допустити наявність у судновому екіпажі осіб, що не відповідають встановленим вимогам щодо кваліфікації та стану здоров'я членів екіпажу [10]. Тому, безпека мореплавства, є основною умовою збереження людського здоров'я та життя, довкілля та майна на морі, відсутності неприпустимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків, що забезпечується заходами технічного, організаційного та правового характеру. Вони впроваджуються шляхом встановлення вимог до конструкції, обладнання, постачання морських суден, різних видів державного нагляду за суднами, правил радіозв'язку та сигналізації, безпеки руху суден на найважливіших морських шляхах, системи навігаційної та гідрометеорологічної інформації, документального оформлення та розслідування аварійних морських подій, все це вимагає одним з найважливіших та найвагоміших заходів забезпечення безпеки в мореплаванні якісної професійної підготовки членів екіпажів морських суден та їхньої професійної придатності, що є необхідною основною умовою укладання з ними трудових контрактів [7].

Ефективність підготовки та дипломування моряків у першу чергу залежить від належної імплементації міжнародних вимог у цей процес та його організацію [5].

Таким чином, у вирішенні проблеми має стати вдосконалення професійного відбору курсантів у морські навчальні заклади.

Необхідною умовою професії судноводія є визначення професійної психологічної придатності кандидатів за допомогою процедури професійного відбору. При проведенні профвідбору за результатами психологічного тестування обстежувані особи діляться, як правило, на три основні категорії: абсолютно придатних, відносно придатних та непридатних. Для виявлення непридатних кандидатів при профвідборі мають бути, перш за все, враховані психологічні протипоказання, такі як: розсіяна увага, підвищена конфліктність, недостатня психічна стійкість, схильність до паніки і ризику. Все це не дасть можливості претенденту належним чином жити на судні і виконувати свої функції, особливо в небезпечних ситуаціях.

Професійний психологічний відбір важливий не тільки для забезпечення ефективної діяльності, але й може допомогти самій людині в збереженні фізичного і душевного здоров'я. Відсутність або низький рівень розвитку деяких важливих психологічних якостей може і не проявити себе негативно на етапі навчання, але неминує проявиться в подальшому, у професійній діяльності. Якщо кандидат відноситься до категорії осіб, не придатних до оволодіння даною професією, то йому, як видно в більшості випадків, доведеться дуже важко вже на етапі навчання. Навіть якщо кандидат зможе завершити свою освіту, навряд чи він зуміє стати на практиці спеціалістом високої кваліфікації, що особливо важливо в надійності управління судном [8].

Праця моряка відрізняється особливою специфікою та вимагає значного напруження фізичних і психічних сил. Мореплавання завжди було і буде пов'язано з обмеженнями та незручностями для людини. На борту судна існує велика кількість несприятливих факторів – шум, вібрація, різкі перепади температури, постійне і досить вузьке коло людей і інші чинники, які діють на організм одночасно. Тут доречно згадати також складність інтернаціональних екіпажів – мовний бар'єр, можливість помилкового розуміння один одного в складній ситуації. Протилежність цьому – стабільність і спаяність екіпажів, які говорять однією мовою. Скорочення чисельності екіпажів на високоавтоматизованих судах призводить до зростання відповідальності та ускладнення функцій, виконуваних судовими спеціалістами. Усі судна повинні бути укомплектовані екіпажами, чисельність яких відповідає виконуваним функціям [4].

Однак практика показує, що судовласники йдуть на подальше скорочення кількості членів екіпажів. При цьому, вже стає практично неможливо встановити належний режим праці та відпочинку, безперервність, яких повинна складатися не менше 6-ти годин, то все це призводить до стомлення екіпажів, до зниження продуктивності праці, фізичних і розумових здібностей людини та погіршення здатності робити обґрунтовані висновки і приймати важливі рішення це викликає стан стресу, який нерідко веде до дезорганізації інтелектуальних процесів поведінки.

Стрес є стан високої напруги захисних реакцій організму людини, у відповідь на різкий вплив різних подразників [2].

Отже, беручи до уваги відсутність узгоджених міжнародних вимог до стану здоров'я моряків, при перегляді Міжнародної Конвенції ПДНВ-78 в 1995 р. була прийнята Резолюція № 9 "Розробка міжнародних вимог до стану здоров'я моряків", яка пропонує Міжнародній морській організації (ІМО), у співпраці з Міжнародною організацією праці (МОП) та Всесвітньою організацією

охорони здоров'я (ВООЗ), розробити міжнародні вимоги до стану здоров'я моряків.

На 65 сесії ІМО Комітет з безпеки на морі ухвалив, що підготовка управління та поведінка людини в надзвичайних ситуаціях є необхідною для ключового персоналу пасажирських суден і повинна включати такі елементи:

- поведінка людини і його реакція;
- оптимізація використання ресурсів;
- розробка аварійних планів;
- вміння здійснювати керівництво;
- вміння справлятися зі стресовими ситуаціями.

Також було вирішено, в терміновому порядку розробити детальні положення про підготовку персоналу пасажирських суден щодо управління та поведінки людини в надзвичайних ситуаціях, для можливого включення до Кодексу "По підготовці і дипломуванню моряків та несення вахти" (ПДМНВ). Теоретичні знання і практичні навички, безумовно, є важливими складовими "людського фактора", і безпосередньо пов'язані з питаннями безпеки мореплавання. Підтвердженням цьому є діяльність ІМО та МОП, яка безпосередньо спрямована на розробку вимог щодо кваліфікації судового екіпажу. Ці питання є надзвичайно актуальними в даний час, оскільки на світовому ринку спостерігається дефіцит кваліфікованих морських спеціалістів. Перші спроби встановити вимоги щодо кваліфікації командного складу і екіпажів суден були зроблені ще на I-й Міжнародній морській конференції, яка проходила у Вашингтоні в 1899 р. Незважаючи на те, що практично жодне з питань конференції не було закріплено спеціальним міжнародним договором, все-таки вони здобули загального визнання. Генеральна конференція ІМО скликана в Женеві Адміністративною Радою Міжнародного Бюро Праці зібралася 6 жовтня 1936р. і постановила: – прийняти ряд пропозицій щодо встановлення кожною морською державою вимог мінімальної кваліфікації, яка вимагається від капітанів, вахтових помічників, вахтових механіків на борту торговельних суден. На підставі цього МОП 24.10.1936 р. було прийнято Конвенцію "Про мінімальну кваліфікацію капітана і інших осіб командного складу торговельних суден" № 53, згідно зі ст. 3, якої: "Жодна особа не може бути допущена чи залучена до виконання функцій капітана, вахтового помічника капітана, головного механіка чи вахтового механіка на судні, на яке поширюються положення цієї Конвенції, без наявності свідоцтва про кваліфікацію, що засвідчує її здатність обіймати таку посаду і видане або затверджене відповідним органом влади території, на якій зареєстровано судно" [1].

Міжнародна Конвенція "По охороні людського життя на морі" (SOLAS 74) в Главі V Правила 14 "Укомплектування суден екіпажами" містить норму, згідно з якою уряди, що домовляються зобов'язуються в тому, щоб з точки зору охорони людського життя на морі всі судна були укомплектовані екіпажами в належному числі і належною кваліфікацією, а саме з врахуванням всіх вимог перед наймом на роботу [9].

Наступним кроком у цьому напрямку була Рекомендація МОП № 137 "Про професійне навчання моряків" прийнята в Женеві 28.10.70 р. на 55 сесії Генеральної конференції МОП. Незважаючи на успіх цього документа і велику роботу, проведenu МОП в цьому напрямку, розвиток техніки на флоті, поява нових видів вантажів, ускладнюючі умови судноводіння, поступово при умові дотримання вимог перед наймом на роботу вивели "людський фактор" на перше місце для більш надійної безпеки мореплавання.

Тому, з метою поліпшення такого стану справ, ІМО

розробила і прийняла Міжнародну Конвенцію "Про
під-

готовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р., яка стала спробою встановити на глобальному рівні професійні мінімальні стандарти для моряків. Конвенція ПДНВ-78 була покликана, встановити мінімальні стандарти, яких держави зобов'язані дотримуватися. У багатьох країнах стандарти вищі за ті, які встановлені, однак і у багатьох державах (африканські та азійські країни) вони були значно нижче вимог, установлених Конвенцією ПДНВ 78. Таким чином, прийняття Конвенції ПДНВ 78 сприяло загальному підвищенню рівня підготовки і навчання моряків в усьому світі, що полегшило виконання вимог перед працевлаштуванням кандидатів у члени морського екіпажу.

Згідно зі ст. 1 Конвенції ПДНВ 78: "Держави зобов'язуються здійснювати її положення і видавати усі закони, декрети, накази і правила, та вживати усіх інших заходів, які можуть бути потрібні для повного здійснення положень Конвенції з метою забезпечення того, щоб з точки зору охорони людського життя і збереження майна на морі, а також захисту морського середовища – моряки на суднах мали належну кваліфікацію і були здатні виконувати свої обов'язки".

Для досягнення цієї мети, згідно зі ст. 11 Конвенції ПДНВ 78, держави зобов'язуються: – створювати умови для утворення навчальних закладів для підготовки моряків; – забезпечувати обладнанням і посібниками ці заклади; розробити відповідні програми підготовки, включаючи проходження практики на морських суднах; – прийняти інші заходи, що стосуються підвищення кваліфікації моряків та врахувати при цьому всі вимоги, що пред'являються до кандидатів як міжнародного так і національного рівня.

Передбачалося, що повсюдне застосування Конвенції ПДНВ 78 забезпечить дотримання вимог та достатню компетенцію капітанів та членів екіпажів морських суден з різних країн та їх безпечну експлуатацію. Однак, як показала статистика, Конвенція ПДНВ 78 не досягла своєї мети. Роль "людського фактора" в морських аваріях та катастрофах і далі залишалася незмінною: за різними оцінками, ця роль становила від 60% до 80%.

Головною причиною малої ефективності Конвенції була відсутність в ній чітко визначених обов'язкових стандартів. Це і призвело до того, що кожна адміністрація тлумачила і встановлювала правила на свій розсуд та не виконувала вимоги, що пред'являються до кандидата у члени морського екіпажу. У результаті в морському співтоваристві використовувалися різні стандарти професійної підготовки моряків і несення вахти. Багато з них не повною мірою відповідали вимогам Конвенції ПДНВ 78 [6].

З метою приведення Конвенції ПДНВ 78 у відповідність до сучасних умов та вимог судноплавства і на підставі Резолюції ІМО А.741 (18) від 14.11.92 р. про застосування "Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню" (МКУБ). Підкомітет ІМО розробив проект Кодексу "Про підготовку, дипломування моряків та несення вахти". Цей проект був розроблений на міжнародній конференції, що проходила у Лондоні з 26 червня – 7 липня 1995р. Конференція затвердила Кодекс "Про підготовку, дипломування моряків та несення вахти" 1995 р. (ПДНВ-95), який вступив в силу частково 1-го лютого 1997 р., оскільки введення всіх його положень передбачено лише до лютого 2002 р.

Конвенція ПДНВ 78/95 встановила обов'язкові мінімальні вимоги до кандидатів у члени морського екіпажу для дипломування судноводіїв, механіків, радіо-спеціалістів, а також мінімальні теоретичні знання та

практичні навички, необхідні для отримання дипломів відповідних фахівців.

Так, Правило II / 2 встановлює мінімальні вимоги про дипломування капітанів і старших вахтових помічників капітана суден валовою місткістю 200 реєстрових тонн і більше. Пункт II / 2 цих правил вимагає, щоб кожен кандидат на отримання диплома старшого помічника капітана мав схвалений стаж роботи, який не може бути менше 12 місяців, з них не менше шести місяців роботи вахтовим помічником капітана та склав відповідний іспит.

Одним з ефективних засобів навчання новачків і тренувань фахівців морського профілю служать тренажери, тобто технічні пристрої, які дозволяють відпрацьовувати багато складних навичок, що необхідні людині при експлуатації автоматизованих систем реальної машини або механізму [2].

Так, в Україні відповідно до ст. 51 Кодексу Торгового Мореплавства (КТМ): "До зайняття посад капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, які мають відповідні звання, установлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, що затверджується Кабінетом Міністрів України". Присвоєння звань повинно засвідчуватися видачею дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії. Такий підхід повністю відповідає вимогам Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р.

Тому в розділі III КТМ України, котрий називається "Екіпаж судна" включені ст. 51 і ст. 52, які встановлюють вимоги до кваліфікації та стану здоров'я членів екіпажу [3].

Положення Конвенції ПДНВ – 78/95 відповідно до правила, що міститься у ст. 3, застосовується до всіх моряків, що працюють на морських суднах, що мають право плавати під прапором держави – сторони Конвенції, за винятком моряків, які служать на військових кораблях, воєнно-допоміжних суднах або суднах, що використовуються виключно для урядової служби. Однак держави повинні забезпечувати, щоб особи, які працюють на таких суднах, відповідали, наскільки це доцільно і практично можливо, вимогам Конвенції. Також не застосовується дана Конвенція до моряків, які працюють на риболовних суднах, прогулянкових яхтах і дерев'яних судах примітивної побудови.

Відповідно до правила, що міститься в ч. 5 ст. 10 Конвенції ПДНВ 78/95, при здійсненні контролю з боку держави порту вимоги до кваліфікації екіпажу, що містяться у Конвенції, повинні пред'являтися і до суден, які плавають під прапором держав, які не є сторонами Конвенції, для того, щоб цим суднам не створювати більш сприятливі умови, ніж суднам, що мають право плавати під прапором держави-сторони [6].

Згідно правила, що міститься в ч. 4 ст. 51 КТМ України, до заміщення посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні, тобто відповідають всім вимогам.

Позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва допускається тільки за рішенням суду.

Що стосується вимог до стану здоров'я кандидатів у члени екіпажу, то в відповідності зі ст. 52, до роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність для роботи на судні за станом здоров'я видається закладом Міністерства охорони здоров'я України відповідно до Правил визначення придатності за станом

здоров'я осіб для роботи на суднах, затверджених Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19 листопада 1996 р. № 347. Ці Правила відповідно до Закону України "Про охорону праці", Законом України "Основи законодавства України про охорону здоров'я" та КТМ України встановлюють:

- порядок організації медичних оглядів моряків;
- обов'язки, права і відповідальність судовласників, моряків і медичних установ Міністерства охорони здоров'я України, які проводять медичні огляди моряків;
- правила визначення придатності осіб за станом здоров'я для роботи на суднах;
- розподіл функцій контролю за виконанням вимог цих Правил між зацікавленими міністерствами.

Морські законодавства більшості держав також встановлюють і інші вимоги до громадянства членів екіпажу або до окремих членів екіпажу, які займають визначену посаду. Так, в Україні відповідно до ст. 53 КТМ України члени екіпажу судна, зареєстрованого у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, можуть бути громадянами будь-якої держави. Капітаном судна може бути тільки громадянин України [3].

Висновки. Отже, питання вдосконалення правових вимог, що пред'являються до кандидатів у члени екіпажу є одним із найактуальніших проблем сьогодення і потребує:

1. Вдосконалити професійний відбір курсантів у морські навчальні заклади.

УДК 349.2

В. Божко, канд. юрид. наук, доц.

ОБСЯГ ПРАВА НА СПРАВЕДЛИВУ ЗАРОБІТНУ ПЛАТУ

Стаття присвячена з'ясуванню обсягу права працівника на справедливую заробітну плату. Автор доводить, що воно відноситься до соціально-економічних прав, носієм якого є кожна людина, котра завдяки своїй праці має отримати достатні засоби для забезпечення гідного рівня життя не лише для себе, але й інших членів своєї сім'ї. Проте в отриманні справедливої заробітної плати зацікавлений не лише працівник, але й роботодавець і суспільство загалом.

Ключові слова: оплата праці; заробітна плата; справедливість; справедлива заробітна плата; зміст права; обсяг права.

Статья посвящена исследованию объёма права работника на справедливую заработную плату. Автор доказывает, что оно относится к социально-экономическим правам, носителем которого является каждый человек, который благодаря своему труду должен получить достаточно средств, чтобы обеспечить достойный уровень жизни не только себе, но и всем членам своей семьи. Однако, в получении справедливой заработной платы заинтересован не только работник, но и его работодатель, а также общество в целом.

Ключевые слова: оплата труда; заработная плата; справедливость; справедливая заработная плата; содержание права; объём права.

This article is devoted to clarification of the scope of rights on justified salary concept. The author argues that it is related to social economy rights, belonged to every people, who through his labor must received ample resources for ensuring honorable living standard for himself and other family's members. Notwithstanding an employer, an employee and, in general, the society are interested in justified salary receiving.

Keywords: remuneration, salary, rightness, justified salary, sense of right, scope of rights.

Постановка проблеми. У низці міжнародно-правових актів, які відповідно до ст.9 Конституції України є частиною національного законодавства нашої держави, проголошено право працівників на справедливую заробітну плату. Тобто не право на заробітну плату взагалі, як плату за виконання роботи, обумовленої трудовим договором, а гарантію того, що працівник і члени його сім'ї матимуть достатні засоби для забезпечення собі звичного способу життя, для збереження людської гідності. Це обов'язково слід врахувати вітчизняному законодавцю, ухвалюючи Трудовий кодекс України. Адаже, відповідно до частини третьої ст.22 Основного Закону України, при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод. Все це, на наш погляд, актуалізує науковий пошук змісту та обсягу права працівника на справедливую заробітну плату.

2. Чітко організувати підготовку та дипломування моряків у прозорому правовому полі для забезпечення зайнятості з метою соціального та економічного розвитку держави.

3. До роботи на судні допускати тільки осіб, що визнанні придатними для цього за станом здоров'я.

4. Впровадити сертифікат про освіту єдиного міжнародного зразка.

5. При наявності потужного потенціалу навчальних закладів, високої професійності моряків, збереження морських традицій доцільно відбудувати власну морську галузь, так як економічні можливості для досягнення цього в Україні є.

1. Ерофеев В.Н. сертификация – по мировым стандартам // Порты Украины, №3, 2001. – с. 71-75. 2. Зеленин М.П. Эргономика на морском транспорте. – Одесса, 1999. – с. 353. 3. Кодекс Торгового Мореплавства Украины від 23 травня 1995 р. 4. Мацкевич Л.М. Охрана здоровья моряков. М.Транспорт, 1986. – с. 9-16. 5. Морське право України: Навч. Посібник / В.В. Демиденко, О.Н. Шемякін, О.О. Балобанов та ін.; Ред. В.В. Демиденко. – Одеса: АО "БАХВА", 1996. – С. 10. 6. Позолотин Л.А., Торский В.Г., Конвенция ПДМНВ 78/95(с поправками) Кодекс ПДНВ – 95 Основные положения и комментарии. – Одесса, 1998. – с.5. 7. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52 (ч. 2). – Ст. –2844. 8. Снопков В.И., Конопелько Г.И., Васильева В.Б. Безопасность мореплавания. – М., 1994. – с.190. 9.SOLAS 74 Гл. V. Безопасность мореплавания, Пр.14. 10. Шемякин А.Н. "Морское право" (учебное пособие). – Харьков, "Одиссей"; 2004. – с.102-104.

Надійшла до редколегії 08.06.11

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичною основою дослідження стали праці О.І. Процевського [3], В.В. Цветова [4], Ю.М. Тодики [5], В.Ф. Погорілка [7], Д. Роулза [8] й інших дослідників.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується дана стаття. Віддаючи належне науковому доробку названих учених, потрібно відмітити, що вони спеціально не зосереджували свою увагу на аналізі обсягу права на справедливую заробітну плату.

Формулювання цілей статті. Нашою метою є виявлення тих показників, за допомогою яких розкривається обсяг права на справедливую заробітну плату.

Виклад основного матеріалу дослідження. У теорії права загальноновизнано, що всі права людини є рівноцінними й взаємозумовленими. Такий висновок втілено у пункті 1 ст.21 Маастрихтського Договору "Про Європейський Союз" від 7 лютого 1992 року: "...у своїх

