

Література

1. Никитин И. Опыт сертификации ВС АОН / И. Никитин // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 2016. – № 11. – С. 34-37.
2. Офіційний сайт Міністерства транспорту США / Federal Aviation Administration [Online]. Available: <https://www.faa.gov/>.
3. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2013. – № 2. – С. 10-14.

УДК 349.2:629.7(043.2)

Заїка В. П., Кухар Р. В., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Белуга Ю. М., старший викладач

СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Регулювання трудових відносин та діяльності в авіаційній сфері здійснює Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. У розділі 5 «Авіаційний персонал» міститься поняття авіаційного персоналу; умови сертифікації і допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності; загальні положення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу. Розділ 6 «Екіпаж повітряного судна» містить поняття екіпажу повітряного судна, права членів екіпажу цивільного повітряного судна та обов'язки експлуатанта щодо їх забезпечення, визначення командира повітряного судна, права командира цивільного повітряного судна [3].

Проте, на нашу думку, ні поняття авіаційного персоналу, ні поняття екіпажу повітряного судна не визначають поняття «працівник повітряного транспорту» та його трудові відносини і соціальний захист. Саме трудові відносини і соціальний захист працівників авіаційної сфери забезпечуються статтею 53 Повітряного кодексу України, і не менш важливим є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., який у ст. 17 визначає, що трудові відносини, соціальний захист і дисципліна праці працівників транспорту регулюються Кодексом законів про працю України [1], іншими законодавчими актами України, статутами (положеннями) про дисципліну працівників окремих видів транспорту, що затверджуються Кабінетом Міністрів України за погодженням із відповідними профспілковими органами. При цьому

зазначений Закон не містить визначення поняття «працівники транспорту» ні в цілому, ні по окремому виду транспорту, що ускладнює, а іноді й унеможлиблює належне регулювання праці цих категорій осіб.

На нашу думку, щоб належним чином врегулювати працю працівників транспорту, доречніше в Законі України «Про транспорт» дати визначення поняття «працівників транспорту».

Отже, працівники транспорту – це які безпосередньо забезпечують безпеку праці, руху, в транспортних засобах на авіаційних підприємствах та повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. Ці працівники, які зазнають впливу шкідливих і небезпечних умов праці, повинні проходити у встановленому порядку медичні обстеження.

А щодо соціального страхування, то можна сказати, що воно відображається у комплексному страхуванні членів екіпажу і авіаційного персоналу, і передбачає:

- обов'язкове страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу згідно вимог Постанови КМУ від 12.10.2002 р № 1535 (Personal Accident);

- страхування медичних витрат громадян, що виїжджають за кордон;

- добровільне медичне страхування;

- страхування льотного складу на випадок втрати професійної працездатності (Loss of license).

І якщо необхідно, умови страхування і страхові суми по добровільних видів страхування визначаються авіакомпаніями за погодженням з трудовими колективами (профспілками), то обов'язкове страхування членів екіпажу від нещасного випадку та іншого авіаційного персоналу регулюється законодавчими нормами, які, на жаль, в частині страхової суми є несправедливими на даний момент і вимагають змін.

На нашу думку, трудові відносини та соціальне страхування в авіаційній сфері відрізняється від звичайного [4] тим, що воно є специфічним та направлено саме на робітника, а не на захист роботодавця, як є на сьогодні в звичайних трудових відносинах, а про соціальний захист ніхто і не мріє. Бо на сьогодні всі відносини в трудовій сфері побудовані для збагачення роботодавців, а робітник повинен бути дуже обережним та охайним, бо якщо щось трапиться, то про нього забудуть, а не допоможуть, як цього потребує соціальний захист, закріплений у Конституції України [2, с. 2].

Тому що соціальний захист – страхування робітника, дуже дороге задоволення, і тому в сучасному світі роботодавці докладають зусилля для того, щоб уникнути відповідальності за дії робітника і «кинути» його напризволяще.

Література

1. Кодекс законів про працю України від 10 грудня 1971 р. № 322-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.

2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/>.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 – Ст. 536.

4. Підприємства авіаційного транспорту забезпечують соціальний захист своїх працівників [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246779153&cat_id=2484397.

УДК 347.51(043.2)

Капустяк І. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Філик Н. В., к.ю.н., доцент

ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ У РАЗІ ЗАТРИМАННЯ РЕЙСУ

На сьогоднішній день питання про відшкодування шкоди, завданої у зв'язку із користуванням послугами авіакомпаній, є досить актуальне, оскільки трапляються випадки, коли особа в процесі отримання послуг щодо перевезень зазнає збитків. Надзвичайно поширеними є випадки щодо відшкодування шкоди через затримання рейсу.

Загальні засади відповідальності щодо повітряних перевезень встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами.

Так, ст. 922 ЦК України встановлює відповідальність перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення, відповідно до ч. 3 даної статті визначено, що якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу,