

3. Основы страховой деятельности: Учебник / Отв. ред. проф. Т. А. Федорова. – М.: Издательство БЕК, 1999. – 776 с.

УДК 349.342 (043)

Мороховець Н. О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Троцюк Н. В., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОБОЧОГО ЧАСУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Сьогодні в Україні все більш актуальними є питання, які безпосередньо пов'язані з авіаційною сферою. Виникає необхідність висвітлення питань різноманітних аспектів діяльності екіпажу повітряного судна. Оскільки від дій екіпажу повітряного судна безпосередньо залежить здатність забезпечити безпеку польоту та не допустити виникнення авіаційних подій, на сьогодні важливим є дослідження питання правового регулювання робочого часу членів екіпажу цивільних повітряних суден (далі – ПС).

Прийнятими у квітні 2002 р. «Правилами визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» (Наказ Міністерства транспорту України від 2 квітня 2002 р. № 219) встановлено, що робочий час екіпажу повітряного судна – це час, протягом якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку [4].

Весь робочий час екіпажу повітряного судна України поділяється на дві основні частини, залежно від того чи виконує свою роботу член екіпажу повітряного судна під час польоту, чи виконує її на землі. До першої частини робочого часу екіпажу повітряного судна України належить «польотний час або час польоту», – це загальний час з початку руху повітряного судна, за рахунок власної тяги з метою зльоту, до його зупинки після закінчення польоту. Це є часом найбільш інтенсивної діяльності осіб екіпажу повітряного судна, що вимагає напруженої розумової діяльності осіб екіпажу. До другої частини робочого часу входять: передпольотна підготовка, післяпольотна робота, аналіз польотів. До цього часу також входять і години очікування польотів, час перебування на різних чергуваннях або в резерві тощо, тобто той час, який мають витратити члени екіпажу повітряного судна для забезпечення виконання на належному, високому рівні своєї діяльності під час польоту [5, с. 119].

Законодавством встановлено обмеження регулярного польотного часу для екіпажів повітряного судна протягом таких часових періодів як: доба, тиждень, місяць, рік.

Для членів екіпажів ПС установлюються така гранична добова, місячна та річна тривалість польотного часу:

9 годин - за добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин);

10 годин - за добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин) при виконанні трансмеридіанних польотів;

90 годин - за місяць (протягом будь-яких послідовних 28 діб);

900 годин - за рік (протягом будь-яких послідовних 12 місяців).

Тривалість щоденної роботи членів екіпажу ПС не повинна перевищувати 12 годин з наступним часом відпочинку [4].

В нормативно-правових актах закріплені норми, які визначають найбільш правильне і законне використання робочого часу членами екіпажу повітряного судна. Оскільки особливості щодо режиму робочого часу членів екіпажу повітряного судна України на сьогодні регулюються локальними нормативно-правовими актами – керівництвами з виконання польотів того чи іншого експлуатанта, то здійснюються численні порушення щодо норм робочого часу екіпажу повітряного судна в Україні. Все це призводить до неналежної безпеки, а інколи і до фатальних наслідків.

Органи державної влади, відповідно до своїх повноважень, здійснюють систематичний контроль за дотриманням експлуатантами встановлених законодавством вимог та обмежень щодо робочого часу екіпажу повітряного судна України, незважаючи на те, що обмеження тривалості польотного часу екіпажу повітряного судна продовжують спричиняти певні економічні втрати. Це є необхідним для забезпечення належного рівня безпеки польоту та безпеки авіації.

У ст. 3 Конституції України визначено: «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю» [1]. Так як члени екіпажу цивільного повітряного судна несуть відповідальність за безпеку життя людей та їх здоров'я, то слід зазначити, що порушення вимог законодавчих норм щодо робочого часу екіпажу членів повітряного судна є недопустимим.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Кодекс законів про працю України від 10 грудня 1971 р. (із змін. та доп.) // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1971. – Додаток до № 50. – Ст. 375.
3. Повітряний кодекс України: станом на 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.

4. Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України: Наказ Міністерства транспорту України від 02.04.2002 № 219 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02>

5. Дараганова Н. В. Особливості правового регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова // Юридична наука. – 2011. – № 2. – С. 119-125.

УДК 347:656.7 (043.2)

Нечипорук М. Ю., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ.
Науковий керівник: Оніщенко О. В., к.ю.н., доцент.

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Використання цивільного повітряного флоту для здійснення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів потребує відповідного правового регулювання відносин, що складаються при цьому. Водночас виникає необхідність створення міжнародних організацій у цій галузі. Однією з перших таких організацій була Міжнародна авіатранспортна асоціація, створена у 1919 р. На початок 40-х років до неї вже входили найбільші авіакомпанії Європи, США. У 1945 р. було проведено реорганізацію цієї асоціації, прийнято її Статут. До складу асоціації ввійшли великі авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії.

Відповідно до положень Статуту асоціація покликана сприяти: розвитку безпечного, регулярного й економічного сполучення; посиленню ролі авіації у торговельних (комерційних) перевезеннях і вирішенню пов'язаних з ними проблем; пошуку засобів для досягнення співробітництва між автотранспортними підприємствами, які беруть участь в експлуатації міжнародних повітряних ліній; співробітництву з Міжнародною організацією цивільної авіації та іншими міжнародними організаціями.

З метою регулювання відносин між своїми членами асоціація розробила і прийняла ряд важливих документів: єдині умови перевезення (1927 р.), форми білетів, багажних квитанцій і накладних (1929 р.), умови перевезення пасажирів і багажу (1954 р.) та ін.

Згідно з нормами Варшавської конвенції, договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка – для пасажирів, багажної квитанції — для багажу, авіанакладної — для вантажу.

Авіанакладна складається у трьох оригінальних екземплярах. Перший екземпляр, призначений для перевізника, та другий – для