

3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 536.

4. Авіаційні правила України. Частина 47 «Правила реєстрації повітряних суден в Україні»: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.10.2012 р. № 636 // Офіційний вісник України. – 2012. – № 93. – Ст. 3814.

5. Протокол до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання в редакції від 06.06.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_k63.

6. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ 21 (Part 21): Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.01.2014 № 27 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/aviation-rulesukraine/egislative-acts/24243.html>.

УДК 349.2(043.2)

Рошук М. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Вишновецька С. В., д.ю.н., доцент

ТРУДОВА ПРАВОСУБ'ЄКТНІСТЬ ПРАЦІВНИКІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Становлення України як демократичної, соціальної, правової, а також авіаційної держави зумовлює об'єктивні зміни у традиційних відносинах між суспільством, особою, державою, іншими державами з питань соціально-економічних прав. Виникає потреба переосмислення мети і завдань трудового права, а насамперед правового становища його суб'єктів, реформування трудового законодавства. У контексті змін, які відбуваються у правовому регулюванні праці в Україні, актуальними є проблеми формування оптимальної конструкції трудової правосуб'єктності загалом, та правосуб'єктності працівників авіаційної галузі зокрема, а саме: ключової умови виникнення, зміни та припинення трудових правовідносин.

Серед позицій вчених-юристів у сфері трудового права та у трудовому законодавстві відсутні єдині підходи щодо розуміння таких правових категорій як «працівник» та «трудова правосуб'єктність працівника», не говорячи вже про нормативне регулювання діяльності працівників у сфері авіації. При цьому зроблено акцент на тому, що набуття трудової правосуб'єктності тісно пов'язане з поєднанням фактичної та юридичної здатності особи до праці.

Що стосується трудової правосуб'єктності працівників авіаційної галузі, то вона нерозривно пов'язана з вимогами, які висуваються до працівників даної галузі, закріплення яких на законодавчому рівні, насамперед, обумовлене специфікою їх трудової функції, безпосередньо пов'язаної з джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України) [1].

За загальним правилом на працівників авіаційної галузі поширюються вимоги, встановлені нормами Кодексу законів про працю України та деякими іншими, переважно підзаконними нормативно-правовими актами. Проте діяльність у сфері авіації є надзвичайно специфічним та відповідальним різновидом роботи, що і визначає особливе правове становище категорії працівників, які працюють у авіаційній галузі.

Так, відповідно до ст. 16 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки [2].

Відповідно до ст. 49 та ст. 51 Повітряного кодексу України [3] особа, яка належить до авіаційного персоналу, має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво відповідно до авіаційних правил України. Свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність працівникам авіаційного персоналу. Працівник авіаційного персоналу зобов'язаний мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність згідно з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом.

Для трудової правосуб'єктності працівників важливе значення має вік, який і дає можливість говорити про правосуб'єктність як таку, яка за загальним правилом згідно з чинним трудовим законодавством виникає з 16 років. Що стосується працівників авіаційної галузі, до яких законодавець висуває спеціальні вимоги, то найнижчий віковий ценз працівника авіаційної галузі становить 18 років, а авіаційного транспорту – 21 рік, також встановлені вікові обмеження, відповідно до яких працівники в сфері авіації можуть обіймати ті чи інші посади. Так, відповідно до ст. 50 Повітряного кодексу України пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати функції командира повітряного судна під час здійснення польотів до досягнення ним 60 років, 65 років – якщо польоти виконуються у складі екіпажу на повітряному судні, сертифікованому для виконання польотів більш як одним пілотом, і другий пілот молодше 60 років.

Отож, що стосується трудової правосуб'єктності працівників авіаційної галузі, формою реалізації якої є трудовий договір, то до таких працівників застосовуються загальні норми КЗпП України, а також відповідно до положень підзаконних нормативно-правових актів до

кандидатів, які претендують здійснювати свою професійну діяльність за основними професіями (посадами) авіаційної галузі, встановлюються спеціальні вимоги, серед яких є:

— досягнення особою 18-річного віку, а в деяких випадках – 21-річного віку;

— відповідна професійна підготовка, що підтверджується наявністю відповідних документів державного зразка;

— вимога щодо стану здоров'я працівників авіаційної галузі. Дана вимога обумовлена визначенням стану здоров'я особи, який дозволить виконувати професійні обов'язки без погіршення здоров'я в умовах дії конкретних шкідливих та небезпечних факторів у трудовому процесі;

— вимога щодо граничного віку працівників авіаційної галузі, а саме авіаційного транспорту.

Отже, проведений аналіз дає змогу говорити про особливості трудової правосуб'єктності працівників авіаційної галузі в контексті спеціальних вимог, які висуваються до них відповідно до норм чинного законодавства та вітчизняної й міжнародної практики в сфері авіації.

Література

1. Цивільний кодекс України: Закон від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40–44. – Ст. 356.

2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

3. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48/49. – Ст. 536.

УДК 341.342.92 (043)

Смітюх А. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Троцюк Н. В., старший викладач

РОБОЧИЙ ЧАС І ЧАС ВІДПОЧИНКУ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ: ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ

Процес становлення України як демократичної правової держави розпочався з проголошенням нею незалежності та передбачав реформування всіх сфер суспільного життя, вимагаючи при цьому вдосконалення існуючих і розробки нових методів врегулювання різного роду відносин, які склалися у цих сферах, зокрема, і в галузі цивільної авіації. Першочерговим її завданням є задоволення потреб економіки та громадян у авіаційних роботах і повітряних перевезеннях, а для його реалізації необхідний чималий арсенал авіаційного персоналу, основною