

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

ланкою котрого є екіпаж повітряного судна.

Відповідно до ст. 57 Повітряного кодексу України, екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції: 1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; 2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; 3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування [1]. Саме від дій цих осіб безпосередньо залежить забезпечення безпеки польотів, не допущення виникнення авіаційних подій. Тому особливо важливим є дослідження специфіки визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажу повітряного судна України.

Як правова категорія «робочий час» є встановленим законом або на його основі часом, протягом якого працівник зобов'язаний виконувати трудову функцію відповідно до трудового договору і законодавства про працю [2, с. 119], а часом відпочинку є той проміжок часу, протягом якого працівник згідно із законодавством та локальними нормативними актами вільний від виконання трудових обов'язків і який він має право використовувати на свій розсуд [3, с. 269].

На сьогоднішній день на законодавчому рівні врегульовано питання визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажу повітряного судна України, оскільки, окрім акту загального регулювання – Кодексу законів про працю України [4], є чинним спеціальний нормативний акт – Наказ Міністерства транспорту України № 219 від 02 квітня 2002 р. «Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» [5].

Аналіз зазначених Правил дає змогу поділити весь робочий час екіпажу повітряного судна України на дві основні частини: «польотний час», тобто загальний час з початку руху повітряного судна, за рахунок власної тяги з метою зльоту, до його зупинки після закінчення польоту, та «час роботи екіпажу повітряного судна на землі», зокрема, час передпольотної підготовки та післяпольотної роботи; час очікування вильоту з незалежних від екіпажу повітряного судна причин в аеропортах, на оперативних точках та в інших місцях його перебування у разі ненадання умов для відпочинку; час перебування на різних чергуваннях або в резерві; час естафети; час, який витрачає екіпаж повітряного судна на аналіз польотів, учбово-тренажерну підготовку, проходження медичного огляду та інші види робіт, що передбачаються правилами внутрішнього трудового розпорядку та керівництвом з виконання польотів експлуатанта; час перельоту (переїзду) членів екіпажу повітряного судна як пасажирів, для виконання ними польоту з іншого

аеродрому [5].

Загалом тривалість щоденної роботи членів екіпажу повітряного судна не повинна перевищувати 12 годин з наступним часом відпочинку. У разі затримки рейсу або необхідності посадки на запасний аеродром для завершення рейсу тривалість щоденної роботи (за згодою членів екіпажу повітряного судна) може бути збільшена максимум на 2 години, але не більше двох разів протягом послідовних 28 діб.

Крім того, встановлюються 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 (до них віднесені польоти, пов'язані з перетинанням п'яти і більше часових поясів за період щоденного робочого часу); 90 годин – за місяць, протягом будь-яких послідовних 28 діб; 900 годин – за рік.

Відповідно до даних Правил, час відпочинку екіпажу повітряного судна включає в себе: час передпольотного відпочинку; час відпочинку між рейсами (польотами); час перерви для харчування; щотижневий відпочинок (вихідні дні); щорічна та додаткова відпустка, яка передбачена чинним законодавством України.

При цьому тривалість відпочинку в базовому аеропорту повинна бути не менше подвійної тривалості його попереднього робочого часу, а при перебуванні за межами базового аеропорту час передпольотного відпочинку та час відпочинку між рейсами може бути об'єднаний і становити не менше 8 годин. Щотижневий відпочинок повинен надаватися екіпажу тривалістю не менше як 42 години з урахуванням часу передпольотного відпочинку та часу відпочинку між рейсами.

Таким чином, для екіпажу повітряного судна України визначення робочого часу та часу відпочинку, що включає їх тривалість, склад, режим та порядок обліку, підлягає чіткій регламентації за допомогою Кодексу законів про працю України, галузевих та локальних правових актів та безпосередньо пов'язане з управлінням повітряним судном та його обслуговуванням при виконанні польотів.

Література

1. Повітряний кодекс України: станом на 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.
2. Дараганова Н. В. Особливості правового регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова // Юридична наука. – 2011. – № 2. – С. 119-125.
3. Трудове право України. Академічний курс: підруч. / П. Д. Пилипенко, В. Я. Бурак, З. Я. Козак та ін.; за ред. П. Д. Пилипенка. – 2-е вид., перероб. і допов. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2006. – 544 с.
4. Кодекс законів про працю України: станом на 10.12.1971 № 322-VIII / Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 30. – Ст. 273.

5. 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://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02>.

УДК 347:656.7.072(043.2)

Степанківська Н. А., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Кметик Х. В., к.ю.н., доцент

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

Транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні, характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. Правовідносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню. Особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника.

Спираючись на загальне поняття «юридична відповідальність», можна сформулювати поняття «відповідальність авіаперевізника» як застосування до авіаперевізника юридично значущих впливів у разі недотримання перевізником своїх зобов'язань, що виникають із договору перевезення вантажу і вимог нормативних актів у сфері здійснення перевезень.

Відповідальність перевізника при здійсненні повітряних перевезень регулюється Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Повітряним кодексом України, Наказом Державної служби з нагляду за забезпечення безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», інших нормативних актів та загальних положень про правила перевезення та надання послуг. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом, як і в інших договірних відносинах, також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень.

Цивільний кодекс України посідає центральне місце у регулюванні відносин вантажного перевезення, тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних актах, зокрема, норми Господарського і