

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

ОСОБЛИВОСТІ НОРМУВАННЯ РОБОЧОГО ЧАСУ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ ТА РЕСПУБЛІКИ ПОЛЬЩА)

В умовах зростаючої ринкової конкуренції та включення України в світові інтеграційні процеси важливим є ефективне нормування робочого часу працівників цивільної авіації України. Для визначення прогалів та шляхів покращення нормативного регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна в Україні, необхідно постійно здійснювати порівняльний аналіз вітчизняного законодавства і законодавства зарубіжних країн, що регулюють дані правовідносини.

У вітчизняній літературі «робочий час» визначається як відрізок календарного часу, протягом якого працівник відповідно до чинного законодавства, колективного договору, правил внутрішнього трудового розпорядку і графіка роботи повинен перебувати у визначеному йому місці й виконувати свої функціональні обов'язки, обумовлені трудовим договором [1, с. 268].

Робочий час екіпажу повітряного судна (далі – ПС) згідно Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 02.04.2002 № 219 [2] включає: польотний час; передпольотну підготовку; час післяпольотної роботи; час очікування вильоту з незалежних від екіпажу ПС причин в аеропортах, на оперативних точках та в інших місцях його перебування у разі ненадання умов для відпочинку, зазначених у законодавстві; час перебування на різних чергуваннях або в резерві; час, який витрачає екіпаж ПС 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 ПС як пасажирів для виконання ними польоту з іншого аеродрому; час естафети. На відміну від України, в Республіці Польща робочий час екіпажу повітряного судна складається з часу польоту і з операцій на землі. До операцій на землі належать: організація польоту літака перед зльотом (передпольотна підготовка); очікування рейсу даного літака, операції після посадки літака (кінець польоту); зупинка між посадками, проходження реєстру в аеропорті.

Початком робочого часу члена екіпажу ПС в Україні є його прибуття до місця роботи в термін, який зазначено в графіках роботи та у відповідних документах з планування роботи екіпажу ПС. Закінченням робочого часу члена екіпажу ПС є його відбуття з місця роботи після завершення виконання завдань експлуатанта.

Тривалість щоденної роботи членів екіпажу ПС в Україні не повинна перевищувати 12 годин з наступним часом відпочинку. Під час виконання авіаційних робіт (авіаційно-хімічні роботи, патрулювання ліній електропостачання і трубопроводів, геологорозвідка тощо) тривалість щоденної роботи членів екіпажу ПС не може перевищувати для: одного пілота – 10 годин; двох і більше членів екіпажу – 12 годин.

Для членів екіпажів ПС установлюється 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) [2].

У разі затримки рейсу або необхідності посадки на запасний аеродром для завершення рейсу тривалість щоденної роботи (за згодою членів екіпажу ПС) може бути збільшена максимум на 2 години, але не більше двох разів протягом послідовних 28 діб.

У Республіці Польща час роботи члена екіпажу повітряного судна в повітрі, використовуючи перевезення літаків, не повинно перевищувати 8 годин в день і в середньому 40 годин на тиждень в ухвалений звітний період, що не перевищує трьох місяців. Також час роботи екіпажу не може перевищувати 480 годин в обумовлений розрахунковий період, та 1900 годин на рік.

Загалом, в нормативних актах Республіки Польща щоденний та робочий час екіпажу ПС в цілому є меншим ніж в Україні. Також в залежності від часу доби варіюється тривалість безперервного польоту. Так, наприклад, з 7 ранку до 14:00 тривалість польоту може бути не більшою 10 годин, а в період з 22:00 по 06:00 - 9 годин [3].

На відміну від Правил, що регулює робочий час та час відпочинку екіпажу ПС в Україні, у нормативно-правовому акті, що регулює ці питання в Польщі зазначено [3], що не можуть бути допущеними до польоту члени екіпажу, чий фізичний і психічний стан не дозволяє повністю виконувати свої обов'язки в діапазоні потрібних роботодавцю або може становити загрозу для безпеки польоту.

Отже, нормування робочого часу в Україні та Республіці Польща має свої вагомні особливості, що відображаються в розумінні робочого часу та його тривалості.

Література

1. Дмитренко Ю. П. Трудове право України: підруч. / Ю. П. Дмитренко. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 624 с.
2. 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>.
3. W sprawie czasu pracy i wypoczynku cz[ł]onk[ow]yw za[r][y]g statk[ow]yw powietrznych oraz kontroleryw ruchu lotniczego: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20022191841>.

УДК 347:368.86(477)(043.2)

Новгородська І. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Белуга Ю. М., старший викладач

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

На сьогодні авіаційна галузь держави належить до стратегічної та відіграє значну роль у розвитку економіки країни.

Авіаційна галузь пов'язана з використанням новітніх досягнень у різних галузях знань, використанням останніх технологій та розробок. В Україні працює розгалужена мережа аеропортів та авіаремонтних баз. Зростають загальні обсяги пасажирських та вантажних перевезень. В результаті, розвиток авіаційної галузі в Україні призводить до зростання потреби у страховому захисті. Проблема страхового забезпечення авіаційної галузі має велике значення для її стабільного та ефективного функціонування, зменшення збитків від інцидентів і створення високого потенціалу розвитку в майбутньому.

Обов'язковість авіаційного страхування визначена міжнародними Конвенціями цивільної авіації, Повітряним кодексом України, Законом України «Про страхування» та Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. № 1535. Закон України «Про страхування» передбачає як обов'язковий вид «авіаційне страхування цивільної авіації» [1].

Повітряний кодекс України у ст. 117 [2] та Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» [3] визначають порядок та умови проведення обов'язкового авіаційного страхування.