

## РОБОЧИЙ ЧАС ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ: ПОНЯТТЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Для сучасної світової економіки характерні такі процеси, як інтеграція, консолідація, глобалізація, що є основою формування світової економічної системи та міжнародної економіки. Ці процеси діють в напрямку формування єдиного економічного простору в багатьох галузях економіки, включаючи авіатransпортну галузь. Враховуючи, що основою ланкою в авіаційно-транспортній системі є екіпаж повітряного судна, а також те, що на сьогодні питання безпеки авіації набувають все більшої актуальності, виникає необхідність висвітлення питань різноманітних аспектів діяльності екіпажу повітряного судна, у тому числі й особливостей правового регулювання робочого часу даних осіб.

У науці трудового права питання, пов'язані з багатоманітними аспектами робочого часу, зокрема й особливостями його регулювання привертати увагу таких вчених, як: Н.В. Дараганова, О.В. Лавріненко, Н.Б. Болотіна, І.В. Зуб, А.І. Процевський, В.І. Прокопенко, П.Д. Пилипенко, В.Г. Ротань, Л.А. Сироватська, Б.С. Стичинський та інші [4, с. 119].

Поняття та особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку окремих категорій авіаційного персоналу встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу [2].

Робочий час екіпажу повітряного судна – це час, протягом якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку [3].

На сьогоднішній день робочий час екіпажу повітряного судна підлягає чіткому законодавчому врегулюванню. Аналізуючи нормативно-правові акти з цього питання, слід відмітити, що в пп. 5.1 п.5 "Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України" [3] зазначено, що тривалість робочого часу для екіпажу повітряного судна встановлюється відповідно до вимог

чинного законодавства України. Основним законодавчим актом України, що регулює питання робочого часу є Кодекс законів про працю (КЗпП) [1]. При цьому слід враховувати, що в КЗпП встановлено лише загальні норми, що регулюють трудові правовідносини, спеціальні ж норми мають бути визначені у актах, які й відображають специфіку діяльності у тій або іншій сфері – в даному випадку у вищезгаданих Правилах. Саме цим документом і необхідно чітко визначити норму тривалості робочого часу для екіпажу повітряного судна України.

Під час встановлення норми тривалості робочого часу для даних осіб, необхідно також враховувати особливості робочого часу екіпажу повітряного судна України, а саме:

- по-перше, 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;

- по-друге, до першої частини робочого часу екіпажу повітряного судна України належить "польотний час або час польоту" – це час найбільш інтенсивної діяльності цієї категорії осіб, час, що супроводжується впливом різноманітних негативних факторів на їх організми та характеризується високим ступенем втоми після виконання ними цієї роботи;

- по-третє, до другої частини робочого часу екіпажу повітряного судна, що визначена як "час роботи екіпажу повітряного судна на землі", належить робочий час, який члени екіпажу повітряного судна витрачають на: перед польотну підготовку, після польотну роботу, аналіз польотів, учбово-тренажерну підготовку, проходження медичного огляду тощо;

- по-четверте, особливості щодо режиму робочого часу членів екіпажу повітряного судна України (норми та облік цього часу, з урахуванням різних типів повітряних суден, регіонів, видів виконання польотів та авіаційних робіт) на сьогодні регулюються локальними нормативно-правовими актами керівництва з виконання польотів того чи іншого експлуатанта, які, хоча й розроблюються експлуатантами, але підлягають обов'язковому затвердженню Державною авіаційною службою України.

З вище викладеного можна зробити висновок, що усі вищезазначені фактори сприяли тому, що на сьогодні серед країн ЄС вже досягнуто консенсусу стосовно запобігання кумулятивної (накопичуваної) втоми та обмеження максимального числа польотів екіпажем повітряного судна протягом визначеного періоду часу (календарного року, місяця, тижня).

### Література

1. Кодекс законів про працю України: станом на 10.12.1971 р. // Верховна Рада УРСР.– 1971.– № 322-VIII.
2. Повітряний кодекс України: станом на 19.05.2011р. // ВВР України.– 2011.– № 3393-VI.
3. Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України [Електронний ресурс].– Режим доступу: [сторінка "Законодавство України" сайту ВРУ] : <http://www.rada.gov.ua>.
- 4 . Дараганова Н.В. Особливості правового регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна України /Н.В. Дараганова// Юридична наука.– 2011.– № 2.– С. 119.

УДК 347.82.01

**Філик Н. В.,**  
к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ДОГОВОРОМ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Усі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом, пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Загальні засади відповідальності встановлені Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами.

У разі порушення сторонами зобов'язань за договором перевезення, настає цивільно-правова відповідальність, встановлена договором, якщо інше не встановлено ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризується певними особливостями:

- в актах цивільного законодавства встановлено виключний перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника;
- цивільним законодавством встановлено обмежену відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (багажу);
- ПК України встановлені підстави для звільнення перевізника від відповідальності.

До порушень договору перевезення, за які настає відповідальність перевізника, належать:

- ненадання транспортного засобу;
- затримка відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення;
- прострочення доставки вантажу (багажу);
- втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу (багажу).

Обмеженість відповідальності перевізника полягає у тому, що відповідно до ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. Але таке обмеження не передбачає можливості стягнення упущеної вигоди (неодержаних доходів) і є необґрунтованим, а, отже, вважаємо необхідним закріплення повної відповідальності авіаперевізника. Також законодавство встановлює деякі підстави, за наявністю яких перевізник звільняється від відповідальності за порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення. Зокрема, якщо такі порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника (ч.1 ст. 922 ЦК України).

Пасажир має право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження класу обслуговування пасажирів в порядку, встановленому ПК України, авіаційними правилами України та міжнародними договорами України. Норми ст. 22 Варшавської конвенції передбачають конкретні розміри та принципи, якими обмежується відповідальність авіаперевізників за втрачений багаж. Згідно з її положеннями та глави 3 розділу XXIX Правил перевезень пасажирів і багажу перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяли недбалість, неправомірний дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять її права, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, в якому такі недбалість,