

Виходимо з тих позицій, що існує уявлення про правову природу договору перевезення пасажирів не відповідає його істинній сутності, — оскільки не можна стверджувати, що в його основі лежить чисто матеріальне чи організаційне правовідношення. Маємо позицію, що зобов'язання, яке виникає з нього, має однозначно нематеріальний характер, оскільки договір не пов'язаний з матеріальними благами, хоч і має ціннісний еквівалент вартості перевезення. Договір перевезення пасажирів є способом реалізації права особи (нематеріального) на свободу пересування (ст. 313 ЦК), а відтак, є зобов'язальним договірним нематеріальним правовідношенням, що містить організаційний елемент і спрямований на реалізацію права людини на свободу пересування.

Література

1. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / О. М. Нечипуренко. — О., 2008. — 20 с.
2. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / А. О. Мінченко. — К., 2011. — 22 с.
3. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: моногр. / Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. — Одеса: ОДУВС, 2010. — 188 с.
4. Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 "Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право" / Ламара Котівна Веретельник. — Харків, 2007. — 19с.
5. Бєрвєно С. М. Проблеми договірного права України: Монографія. / С. М. Бєрвєно. — К.: Юрінком Інтер, 2006, — 392с.
6. Гражданское право : учебник в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. — М.: Издательство БЕК, 1998. — 816 с.

Синенко С.В.,
здобувач,
Інститут держави і права
ім. В.М. Корецького НАН України, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЧАСУ ЩОДЕННОГО ВІДПОЧИНКУ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТУ

Одним із видів часу відпочинку, який не отримав свого спеціального закріплення в законодавстві, є перерви між змінами (щоденний відпочинок). Виходячи з тривалості робочого дня, час щоденного відпочинку складає весь час поза межами робочого часу протягом доби. Відповідно до ст. 59 КЗпП України тривалість перерви в роботі між змінами має бути не менше подвійної тривалості роботи у попередній зміні (включаючи і час перерви на обід).

Правове регулювання часу щоденного відпочинку працівників транспорту, окрім загальних норм, що містяться в КЗпП України, здійснюється спеціальними нормативно-правовими актами, якими враховано специфіку організації умов праці та встановлено тривалість часу щоденного відпочинку для цієї категорії працівників.

Зокрема, Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден (ПС) цивільної авіації України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02 квітня 2002 р. № 219, чітко не встановлюють, які саме періоди відпочинку включаються до часу щоденного відпочинку цієї категорії працівників цивільної авіації. Тому можна зазначити, що час щоденного відпочинку екіпажу повітряного судна включає в себе час передпольотного відпочинку; час відпочинку між рейсами; час перерви для харчування. Таким чином, тривалість щоденного відпочинку екіпажу ПС в базовому аеропорту повинна бути не менше подвійної тривалості його попереднього робочого часу. Мінімальна тривалість відпочинку екіпажу ПС повинна становити не менше 12 годин. Однією з особливостей тривалості щоденного відпочинку є період перебування екіпажу повітряного судна за межами базового аеропорту, оскільки за таких умов дозволяється об'єднати час передпольотного відпочинку та час відпочинку між рейсами (польотами) з тривалістю не менше 8 годин та додержанням умов для відпочинку, зазначених даними Правилами. Але такий відпочинок важко назвати повноцінним, оскільки працівники знаходяться поза місцем постійного проживання. Тому позитивним моментом Правил є те, що ними передбачена норма, за якою після повернення в базовий аеропорт членам екіпажу повітря-

ного судна повинен надаватися невикористаний ними час відпочинку. Також особливістю праці членів екіпажу повітряного судна є і те, що під час виконання трансмеридіанних польотів (політ, що пов'язаний з перетинанням п'яти і більше часових поясів за період щоденного робочого часу), час передпольотного відпочинку та час відпочинку між рейсами (польотами) за межами базового аеропорту може бути об'єднаний і становити не менше, ніж 14 плюс 0,5 години додаткового часу на кожний часовий пояс, що перетинався. Після повернення в базовий аеропорт екіпаж ПС повинен отримати повну акліматизацію (синхронізацію біологічного годинника організму), під час якої час відпочинку повинен становити не менше, ніж кількість перетнутих за політ часових поясів помножену на 10 (при виконанні польотів у західному напрямку) або 12 (при виконанні польотів у східному напрямку).

На залізничному транспорті, як і на повітряному транспорті, існує подібна проблема щодо конкретизації чіткого визначення часу щоденного (міжзмінного) відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України. Аналізуючи норми Наказу Укрзалізниці від 10 березня 1994 р. № 40-Ц "Особливості регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України", до щоденного (міжзмінного) відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту потрібно віднести: відпочинок, який надається працівникам локомотивних і кондукторських бригад в основному пункті після кожної поїздки в обидва кінці; відпочинок у поїзді, який надається працівникам залізниці, постійна робота яких протікає в дорозі; відпочинок у пункті обороту (підміні), який надається працівникам локомотивних бригад, коли час безперервної роботи в обидва кінці не вкладається в установлену тривалість безперервної роботи.

Специфічні умови роботи плаваючого складу морського і річкового транспорту відрізняються від інших видів транспорту тим, що моряк після закінчення свого робочого дня не може покинути судно, зійти на берег і йти додому відпочивати. З моменту виходу в рейс і до кінця рейсу всі працівники знаходяться на судні. Тому робочий час моряка нерідко перевищує юридично встановлену норму. Так, Положенням про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженим наказом Міністерства Інфраструктури України від 29 лютого 2012 р. № 135, часом щоденного відпо-

чинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмигодинний безперервний відпочинок. Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від установленого графіком тривалості вахт.

Певні особливості правового регулювання часу щоденного відпочинку працівників автомобільного транспорту передбачені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340 "Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів" та наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 06 грудня 2004 р. № 217 "Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса".

Отже, можна дійти висновку, що диференціація правового регулювання часу щоденного відпочинку окремої категорії працівників транспорту зумовлена специфікою виконання трудової функції (безперервність перевезень) та наявністю наступних його рис: 1) право на відпочинок не повністю реалізується, оскільки працівник обмежений місцем відпочинку, наприклад, покинути судно, яке знаходиться в морі, покинути автомобіль, зійти з потягу та інше; 2) відпочинок проходить поза місцем постійного проживання (судно, у пункті обороту, за межами базового аеропорту тощо); 3) його тривалість не завжди конкретизована, наприклад, може зменшуватися до 8 годин.

УДК 347

Старицька О.О.,
старший викладач,
Польська М.О.,
магістрант,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПЛЮРАЛІЗМ ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНУ "КОМУНАЛЬНІ ПОСЛУГИ"

Термін "комунальні послуги" міцно закріпився в юридичній термінології, лексиконі професіоналів, а також у щоденному вжитку мільйонів громадян нашої держави, які ототожнюють ці послуги з централізованим постачанням холодної та гарячої води, газо- та електропостачанням, водовідведенням.