

Встухова І. А.,
канд.юрид.наук, доц., доц. кафедри трудового права
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого
(м. Харків, Україна)

ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАЦІ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Розвиток державної авіації в Україні безпосередньо пов'язаний із стратегічними інтересами держави. Так, в Україні діє Державна Програма (далі Програма) авіаційної безпеки цивільної авіації (затв. Законом України від 21.03.2017 р. №1965-V111) мета якої полягає у визначенні засад для забезпечення авіаційної безпеки, регулярності та ефективності польотів шляхом запровадження правил, практики та процедур, які передбачають заходи захисту від актів незаконного втручання. Основним завданням Програми є розподіл обов'язків, встановлення правил впровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними суднами, об'єктів, суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування. Відповідний рівень авіаційної безпеки забезпечується тим, що авіаційний персонал та персонал,

задіяний в авіаційній діяльності, робота якого пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, можуть бути допущені до провадження такої діяльності лише за наявності відповідних документів з авіаційної безпеки, виданих центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику в галузі цивільної авіації, або навчальними закладами, сертифікованими таким органом. Відомо, що диференціація правового регулювання праці має важливе значення для трудового законодавства. Її ознаки закладено в Кодексі законів про працю України (далі КЗпП України). Так, згідно ч. 3 ст. 22 КЗпП України вимоги щодо віку, рівня освіти, стану здоров'я працівника можуть встановлюватися законодавством України. В проекті Трудового кодексу України (№ 1658, переробл. 20.05.2015) (далі проект ТК України) закріплені положення, згідно з якими законами України можуть встановлюватися особливості застосування трудового законодавства до окремих категорій працівників (п. 2 ст. 5 проекту ТК України) та законами можуть встановлюватися особливості регулювання трудових відносин ... членів екіпажів морських, річкових та повітряних суден ... (абз. 2 п. 3 ст. 11 проекту ТК України). Як бачимо, особливості праці авіаційного персоналу державної авіації України знайшло свої закріплення в наведених документах.

Слід звернути увагу на те, що до авіаційного персоналу віднесено осіб, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження (п. 9 ст. 1 Повітряного Кодексу України) (Закон України від 19.05.2011, № 3393-V1) (далі ПК України). Відмітимо, термін «авіаційний персонал» включає певні категорії працівників державної авіації, трудова діяльність яких пов'язана із здійсненням льотної експлуатації, технічним обслуговуванням, організацією повітряного руху і т. п. Тому, на наш погляд, є цілком логічним затвердження Інструкції про класифікацію авіаційного персоналу державної авіації України (затв. наказом Міністерства оборони України від 05.01.2015 р. № 3) (далі Інструкція). У наведеному нормативно-правовому акті термін «авіаційний персонал державної авіації України» включає перелічену раніш категорію осіб з певними уточненнями. Так, це персонал, який пройшов спеціальну фахову підготовку, має свідоцтво (документ встановленого зразка), а саме: льотний склад суб'єктів авіаційної діяльності

ті державної авіації, наземний склад авіації суб'єктів державної авіації, наземний склад авіації, який безпосередньо здійснює керівництво польотами та управління повітряним рухом, виконує операції з підтримання льотної придатності (технічної експлуатації) повітряних суден, їх компонентів та обладнання (п. 1.3 розділу 1 Інструкції). Звернемо увагу на те, що льотний склад відноситься до авіаційного персоналу державної авіації і тому особливу увагу у даному дослідженні хотілося б приділили правовому регулюванню праці саме цієї категорії працівників, зокрема, особливостям прийняття на роботу, питанням робочого часу та часу відпочинку.

Таким чином, льотний склад – це особи суб'єктів авіаційної діяльності державної авіації, які мають спеціальну підготовку і виконують функціональні обов'язки у складі екіпажу на борту повітряного судна в польоті (п. 1.3. розділу 1 Інструкції). До льотного складу належать: члени екіпажу повітряних суден (далі – ПС); льотно-інструкторський склад; командно-льотний склад; льотно-випробувальний склад; науково-педагогічні працівники і викладачі вищих навчальних закладів, посади яких передбачають виконання польотів (п.2.2. розділу II Інструкції). Необхідно відмітити, що умови у яких виконується льотна робота, суттєво відрізняється від умов роботи на землі. Ці відмінності продиктовані роботою на великих висотах, коливаннями атмосферного тиску та температури, недостатністю кисню та іншими факторами. Умови, в яких виконується робота щодо керування повітряним рухом на землі, знаходяться в безпосередній залежності від виконання льотної роботи, вимагають щохвилинної підвищеної уваги та напруги. Вважаємо, що саме ця обставина вплинула на прийняття міжнародними організаціями, законодавцем та іншими міністерствами й відомствами України великої кількості нормативно-правових актів, присвячених правовому регулюванню праці льотного складу цивільної авіації. Зокрема, це Конвенція про Міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (ратифікована Україною), ПК України, Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р. (№ 1965-VIII), Стандарти міжнародної організації цивільної авіації, авіаційні правила України, Правила медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України (затв. наказом Державної Служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05.12.2005 р. № 920), Інструкція про класифікацію

авіаційного персоналу державної авіації України (затв. наказом Міністерства оборони України від 05.01.2015 р. №3) та ін.

Особливості праці льотного складу встановлені вже при допуску до роботи, в трудових правовідносинах та при припиненні трудового договору даної категорії осіб. Так, особи які належать до льотного складу, мають відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України. Вказані працівники зобов'язані мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність згідно з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом. Наявність свідоцтва передбачено для певної категорії осіб, деякими з них є пілот повітряного судна; члени випробувального екіпажу; член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник) та ін. Слід звернути увагу на те, що трудові відносини та соціальний захист льотного складу цивільної авіації регулюються законодавством України про працю, соціальне страхування і державну допомогу, іншими актами законодавства України, галузевою угодою між центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і профспілками працівників цивільної авіації України, колективними договорами підприємств. Особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу (ст. 53 ПК України). Відмітимо, що допуск до роботи льотного складу цивільної авіації передбачає певну процедуру, яка складається з декількох етапів (розд. 1V , V Інструкції). Так, для вказаної категорії осіб встановлено вимоги до рівня підготовки, порядок присвоєння кваліфікації, а також підтвердження класної кваліфікації, що має місце в процесі виконання трудових обов'язків. Для визначення рівня підготовленості осіб авіаційного персоналу, присвоєння, підтвердження класної кваліфікації в органах управління авіацією центральних органів виконавчої влади, командуваннях видів Збройних Сил України, з'єднаннях (установах, закладах), авіаційних частинах (підрозділах) утворюються нештатні кваліфікаційні комісії авіаційного персоналу Державної авіації України. Необхідно звернути увагу на те, що в залежності від виду кваліфікаційної комісії на них покладено певні зобов'язання. Як було зазначено, Інструкцією детально визначено також вимоги до рівня

підготовки льотного складу. Певна увага приділена порядку присвоєння класної кваліфікації льотному складу та її підтвердження (розд. 1V , V Інструкції).

Важливе значення серед льотного складу належить екіпажу ПС. Екіпаж є головною ланкою в системі цивільної авіації оскільки він безпосередньо здійснює експлуатацію ПС. Склад, обов'язки та права членів екіпажу, його повноваження визначено законодавством. Так, згідно ст. 57 ПК України екіпаж ПС складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують, крім інших, такі функції: процедури, передбачені керівництвом з льотної експлуатації ПС; обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту ПС, забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту ПС та їх обслуговування. Склад екіпажу визначається залежно від типу ПС, характеристик і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це ПС призначене. Мінімальна чисельність складу екіпажу ПС встановлюється керівництвом з льотної експлуатації конкретного типу. Усі члени екіпажу належать до льотного складу. Законодавством встановлено певні обов'язки для членів екіпажу. Так, член екіпажу повинен: доповідати командирі про будь-який випадок відмови, збою чи дефект, що можуть вплинути на безпечну експлуатацію ПС, включаючи його аварійні системи та ін. До особливостей роботи членів екіпажу віднесено те, що їм забороняється виконувати свої обов'язки на ПС, якщо він: 1) перебуває під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту ПС; 2) погано почувається, що може загрожувати безпеці польоту (ст. 58 ПК України). Як бачимо, для цієї категорії працівників встановлено більш жорсткі умови виконання трудових обов'язків. Ця обставина пояснюється тим, що робота членів екіпажу пов'язана з безпекою руху ПС, обслуговуванням пасажирів, безпекою польотів і тому, на наш погляд, є цілком виправданими.

Особлива роль серед працівників авіаційного персоналу належить командирі ПС. Командиром може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід. Командира призначає експлуатант з числа членів екіпажу для виконання керівних функцій на ПС (ст. 59 ПК України). До командира повітряного судна (літака, вертольота) пред'являються наступні кваліфікаційні вимоги: повна або базова вища освіта відповідного напрямку підготовки (спеціаліст

або бакалавр). Наявність свідоцтва командира ПС, допуску до польотів на даному типі ПС. У разі виконання міжнародних польотів – знання іноземної мови у обсязі, передбаченому програмою спеціальної підготовки. Кваліфікаційна характеристика командира ПС (літака, вертольота) також передбачає певні права та обов'язки (Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 68. «Авіаційний транспорт». Професії керівників, професіоналів, фахівців, технічних службовців та робітників №488 від 17.07.2002 р затв. Міністерством транспорту України). Враховуючи складність умов роботи, трудових обов'язків та зміст трудової функції для командира ПС встановлена відповідальність та права. Так, командир ПС: несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту, доки не залишить літак після польоту; несе відповідальність за експлуатацію і безпеку ПС з моменту готовності ПС вирушити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено; має право віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку ПС, пасажирів і вантажу, що перевозяться літаком та ін. Особливу увагу слід звернути на те, що командир або пілот, якому передано управління польотом в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними за цих обставин. У таких випадках він може відступити від правил, експлуатаційних схем і методів в інтересах безпеки (ст. 60 ПКУ України).

У зв'язку з тим, що робота авіаційного транспорту проходить, як правило, у безперервному режимі та напруженій обстановці, особливим чином регламентовано робочий час та час відпочинку екіпажу ПС. В Україні діють Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України (наказ Міністерства транспорту України від 02.04.2002 р. №219) (далі Правила). Робочий час – час, протягом якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку. Зауважимо, весь робочий час екіпажу ПС поділяється на дві основні частини, залежно від того де виконується робота членом екіпажу чи під час польоту, чи на землі. Польотний час, або час польоту – загальний час з початком руху ПС (за рахунок власної тяги з метою зльоту) до його зупинки (після закінчення

польоту). Тривалість робочого часу для екіпажу ПС установлюється відповідно до вимог чинного законодавства України і 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 п. 4.7 Правил; 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 керівництва з виконання польотів експлуатанта; час перельоту (переїзду) членів екіпажу ПС як пасажирів для виконання ними польоту з іншого аеродрому; час естафети (п. 5 Правил). Для членів екіпажу 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 виконання трансмеридіанних польотів; 90 годин – на місяць (протягом будь-яких послідовних 28 днів); 900 годин – за рік (протягом будь-яких послідовних 12 місяців) (п.п. 5.14. п. 5 Правил). У науковій літературі зверталась увага на те, що польотний час є часом найбільш інтенсивної діяльності осіб екіпажу ПС, що вимагає напруженої розумової діяльності осіб екіпажу. Польотний час супроводжується впливом різноманітних негативних факторів на організми цих осіб (ізолюваність, шум, радіація, тиск та ін.), екіпажу ПС потрібно правильно визначити ситуацію і безпомилково виконати дії навіть у стані стресової ситуації або після тривалого робочого періоду, вдень чи вночі, часто після перетинання декількох часових поясів тощо. У зв'язку з цим, польотний час характеризується високим ступенем втоми після виконання цієї роботи (Н. В. Дараганова Особливості правового регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна України. – Юридична наука №2/2011. – С. 121). Тривалість часу відпочинку екіпажу встановлюється згідно з чинним законодавством України і складається з: часу передпольотного відпочинку, який включає безперервний відрізок часу (годин), що надається експлуатантом; часу відпочинку між рейсами (польотами), що включає безперервний відрізок часу (годин), установлений графіком, розпорядком чи спеціальним розпорядженням експлуатанта; часу перерви для харчування; щотижневого відпочинку (вихідні дні); щорічної та

додаткової відпустки, яка передбачена чинним законодавством України (п. 6 Правил).

Таким чином, аналіз правового регулювання праці авіаційного персоналу державної авіації України дає підстави зробити наступний висновок. Організація праці та відпочинку певної категорії авіаційного персоналу відрізняється від трудової діяльності працівників інших масових професій та спеціальностей, тому що їх робота пов'язана з використанням джерел підвищеної небезпеки та умовами роботи. Особливості в професійній підготовці та виконанні трудових функцій знайшли своє закріплення вже при допуску до роботи та в трудових правовідносинах, зокрема це стосується таких інститутів як робочий час та час відпочинку. Однак правове регулювання праці авіаційного персоналу державної авіації України потребує свого подальшого дослідження науковцями трудового права.