

УДК 341.342.92

**ПРОБЛЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ РОБОЧОГО ЧАСУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ
ПОВІТРЯНОГО СУДНА (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ, РОСІЇ ТА КАЗАХСТАНУ)**

**AIRLINE CREW SCHEDULING PROBLEMS MANAGEMENT
(ON THE EXAMPLES OF UKRAINE, RUSSIA AND KAZAKHSTAN)**

Козачок І.Я.,
аспірант

*Юридичного інституту
Національного авіаційного університету*

У даній статті здійснена спроба порівняння законодавств України, Російської Федерації та Республіки Казахстану у сфері регулювання робочого часу членів екіпажу, визначення місця роботи членів екіпажу в ефективному забезпеченні безпеки польотів. Визначено необхідність імплементації деяких норм зарубіжного законодавства у вітчизняне законодавство, а саме – зменшення робочих годин, врахування всіх необхідних умов праці для жінок – членів екіпажу повітряного судна та чіткого врегулювання часу відпочинку за певний період.

Ключові слова: робочий час, екіпаж повітряного судна; державне регулювання, безпека польотів.

В данной статье предпринята попытка сравнения законодательства Украины, Российской Федерации и Республики Казахстан в сфере регулирования рабочего времени членов экипажа, определения места работы членов экипажа в эффективном обеспечении безопасности полетов. Определена необходимость имплементации некоторых норм зарубежного законодательства в отечественное законодательство, а именно: необходимость уменьшить количество рабочих часов, учесть все необходимые условия труда для женщин – членов экипажа воздушного судна, потребность четкого урегулирования времени отдыха за определенный период.

Ключевые слова: рабочее время, экипаж воздушного судна, государственное регулирование, безопасность полетов.

In this paper, an attempt to compare the legislation of Ukraine, Russian Federation and Republic of Kazakhstan in the regulation of working time crew members, determining the location of the members of the crew in an effective safety. The necessity of the implementation of certain provisions of foreign law in domestic legislation – namely, the reduction of working hours to accommodate all the necessary conditions for women crew members of the aircraft and clear regulation time off over time.

Key words: working time, the crew of the aircraft; government regulation, safety of flights.

Екіпаж повітряного судна є головною ланкою в системі цивільної авіації, бо саме він безпосередньо здійснює експлуатацію повітряного судна. У зв'язку з цим забезпечення безпеки, регулярності, економічності польотів і, відповідно, успішної діяльності авіації загалом вирішальною мірою залежить від якісної роботи осіб екіпажу повітряного судна. До того ж особливістю діяльності членів екіпажу повітряного судна є та обставина, що вони експлуатують авіаційну техніку, яка являє собою джерело підвищеної небезпеки і тому потребує від осіб, що з нею працюють, такого обсягу та рівня знань, умінь, професіоналізму, кваліфікації, стану здоров'я тощо, які повинні відповідати характеру виконуваних цими особами функцій.

Відповідно до ст. 35 Повітряного кодексу України, екіпаж повітряного судна – це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів. Всі члени екіпажу належать до льотного складу [1, с. 21]. Саме екіпаж повітряного судна повинен якомога ефективніше забезпечувати безпеку пасажирів та безпеку польотів в цілому. Для цього у вітчизняному законодавстві та у посадових інструкціях повинні постійно удосконалюватися норми стосовно даного питання.

Один з факторів, які необхідні для стабільного функціонування безпеки польотів, є визначення оптимального робочого часу для всіх членів екіпажу. Робочий час як умова праці значною мірою визначає рівень життя працівників. Від кількості годин праці залежить, скільки годин особі залишається для відпочинку, під час якого вона може задовольнити свої особисті та соціальні потреби.

На думку російських юристів І. Оськіної та О. Лупу, визначення оптимального робочого часу для членів екіпажу повітряного судна є надзвичайно важливим для забезпечення безпеки авіації, оскільки під безпекою польотів слід розуміти не скільки властивість виконувати польоти без авіаційних подій – це було б бажаним, але поки що не зовсім можливим – термін «безпека польотів» означає комплексну характеристику повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя та здоров'я людей, а під терміном «безпека авіації» розуміють стан захищеності авіації, направлений на обмеження ризику, пов'язаного з травматизмом та загибеллю людей, спричиненням збитків навколишньому середовищу й т. д. до прийнятного рівня [2].

У законодавстві України, а саме у Наказі Міністерства транспорту України № 219 від 02.04.2002 «Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» закріплено декілька термінів, у яких розкривається зміст поняття екіпажу повітряного судна: *основний екіпаж* – авіаційний персонал, який у встановленому порядку виконує обов'язки з керування та обслуговування повітряного судна при здійсненні польотів; *поширений екіпаж*

– екіпаж повітряного судна, до складу якого зараховано додатковий авіаційний персонал з метою тимчасової заміни в польоті кожного члена основного екіпажу для їх відпочинку та підтримання належної працездатності; *подвійний екіпаж* – екіпаж повітряного судна з подвійною кількістю його членів (ураховуючи бортпровідників). Також екіпаж поділяють на льотний склад (частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна та його системами впродовж польотного часу) та кабіний склад (частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки з обслуговування пасажирів, гарантування безпеки перевезення пасажирів та вантажів, виконання авіаційних робіт на борту повітряного судна впродовж польотного часу [3]. Наказ Міністерства РФ від 21 листопада 2005 р. № 139 «Про затвердження Положення про особливості режиму робочого часу та часу відпочинку членів екіпажів повітряних суден цивільної авіації Російської Федерації» не містить чіткого визначення, хоча в даному документі використовується термін «екіпаж повітряного судна», «льотний та кабіний екіпаж» [4]. Щодо законодавства Казахстану, то в Постанові Уряду Республіки Казахстан від 22 квітня 2011 року № 437 «Про затвердження Правил організації робочого часу та відпочинку членів екіпажів повітряних суден цивільної та експериментальної авіації Республіки Казахстан» закріплені наступні терміни: *льотний екіпаж* – особи, що належать до авіаційного персоналу, мають дійсне свідоцтво авіаційного персоналу, на яких покладені обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна протягом польотного часу; *подвійний льотний екіпаж* – екіпаж, який складається з 2-х льотних екіпажів. Вони призначаються одночасно, щоб протягом польотного часу здійснювати управління повітряним судном по чергово; *поширений льотний екіпаж* – коли експлуатант для виконання обов'язків по управлінню повітряним судном до основного льотного складу екіпажу призначає додатково одного чи декількох льотних спеціалістів, щоб вони включались у роботу по управлінню повітряним судном на будь-якій частині польоту [5].

Що стосується уже безпосередньо кількості робочих годин, то тут правові норми, у яких вони закріплені, схожі. У Російській Федерації та Казахстані тривалість щоденної роботи не може перевищувати 8 годин. В Україні – 9 годин, 10 годин для трансмеридіальних польотів, хоча також існує стаття, яка містить обмеження: «не повинна перевищувати 12 годин за добу». Відповідно в Україні та Російській Федерації кількість допустимої місячної норми складає 90 годин, а в Республіці Казахстан – 190 годин. В Україні відсутня цифра тижневої норми, а от у Постанові Казахстану вона складає 60 годин. Що стосується Російської Федерації, то тут існує градація відповідно до того, яке місце займає особа в системі льотного складу: нормальна тривалість робочого часу члену льотного екіпажу і бортопера не може перевищувати 36 годин в тиждень; тривалість робочого часу бортпровідника не може перевищу-

вати 40 годин в тиждень. Також закріплена норма, яка передбачає, що тривалість польотного часу при виконанні польотів на всіх типах повітряних суден не може перевищувати 80 годин, але з письмового дозволу члена екіпажу та з урахуванням думки представників працівника може бути збільшена до 90 годин за один календарний місяць.

В Україні місячна тривалість польотного часу може бути збільшена на 25% від установленної за згодою членів екіпажу повітряного судна та з дозволу авіаційного лікаря. Що стосується річної тривалості, то тут підзаконні акти трьох обраних країн містять однакові норми, якими закріплено, що для членів екіпажу повітряного судна встановлюється гранична річна тривалість польотного часу в 900 годин. Варто також зазначити, що Трудовий кодекс Російської Федерації та Наказ Міністерства Транспорту РФ від 21 листопада 2005 р. № 139, який регулює робочий час членів екіпажу, передбачають, що понаднормові роботи не повинні перевищувати для кожного члена екіпажу чотирьох годин над встановленою тривалістю польотної зміни протягом двох днів підряд 20 годин в місяць та 120 годин в рік. Як бачимо, законодавство Російської Федерації більш широко і чітко закріплює норми стосовно робочого часу льотного складу, ніж законодавство України та Республіки Казахстан.

Дещо складнішим є регулювання часу відпочинку, оскільки у всіх правових актах існує чимало умов та варіацій щодо даного питання. В РФ відпочинку щоденному (відпочинок між льотними змінами) відповідає безперервний період часу, який надається членові екіпажу для відновлення працездатності після виконання чергової льотної зміни. Нормальна тривалість часу відпочинку між польотними змінами повинна складати не менше подвійної тривалості завершеної польотної зміни. Також передбачено, що після перебування у часових поясах з різницею у часі по всесвітньо-скоординованому часу з базовим аеропортом чотири години і більше протягом 48 годин і більше час відпочинку після повернення в базовий аеропорт повинно становити не менше 48 годин.

Як бачимо, чітка кількість добового часу відпочинку не вказана, проте у вітчизняному законодавстві зазначено, що мінімальна тривалість відпочинку екіпажу повітряного судна повинна становити не менше 12 годин, а також і те, що тривалість відпочинку екіпажу повітряного судна в базовому аеропорту повинна бути не менша подвійної тривалості його попереднього робочого часу. Така ж норма закріплена і в законодавстві Республіки Казахстан щодо добового відпочинку, де також вказано, що членам екіпажів надається один вихідний день на тиждень, який включає в себе 24 години нічного часу по місцевому часу і становить не менше 36 послідовних годин відпочинку. Вихідний день надається таким чином, щоб період між закінченням одного вихідного дня та початком іншого не перевищував 168 годин. В Україні щотижневий відпочинок повинен надаватися екіпажу повітряного судна тривалістю не менше як 42 години з урахуванням часу передпольотного відпочинку та часу відпочин-

ку між рейсами (польотами). В Росії тривалість щотижневого безперервного відпочинку не може бути меншою ніж 42 години. Щотижневий безперервний відпочинок повинен надаватися, як правило, в місці постійного проживання і включати дві місцеві ночі за місцевим часом базового аеропорту. Також такий відпочинок може надаватися в місці фактичного знаходження члена екіпажу при тривалому очікуванні вильоту (три доби та більше) в позабазових аеропортах (на оперативній точці). При цьому вихідні дні члена екіпажу повинні бути оформлені записом у завданні на політ. Що стосується щорічної відпустки, то в підзаконних актах України та Росії немає чітко зафіксованої кількості днів, а є лише норма, яка закріплює, що щорічна відпустка членів екіпажу надається відповідно до трудового законодавства певної країни. В Постанові Уряду Республіки Казахстан від 22 квітня 2011 року № 437 існує пряме посилення, що протягом кожного календарного року членові екіпажу експлуатантом надається додаткова оплачувана відпустка у кількості до 36 календарних днів пропорційно відпрацьованому в шкідливих умовах періоду часу. Також варто зазначити, що Республіка Казахстан – єдина з зазначених вище держав, у законодавстві якої існує норма щодо кількості вихідних днів за місяць: протягом кожного календарного місяця член екіпажу має 7 вихідних днів, 4 з яких він отримує на базі. За бажанням члена екіпажу вихідні дні поза базу можуть плануватися без обмежень.

Зазначимо, що в законодавстві Російської Федерації та Республіки Казахстан існують норми, які скорочують або повністю скасовують польотну зміну в разі перевтоми членів екіпажу. Постанова Уряду Республіки Казахстан від 22 квітня 2011 року № 437 закріплює: «Якщо член екіпажу відчуває втому, яка може призвести до загрози безпеки польоту, рішенням командира повітряного судна та за згодою всіх членів екіпажу польотний робочий час може бути скорочений та (чи) збільшено час відпочинку». На думку О. Лупу, польотний час є часом найбільш інтенсивної діяльності членів екіпажу повітряного судна, що потребує їх напруженої розумової діяльності. Польотний час супроводжується впливом різних негативних факторів на організми цих осіб (шум, радіація, тиск і т. д.). Членам екіпажу повітряного судна потрібно правильно оцінити обставини та безпомилково виконати дії навіть у стані стресової ситуації чи після тривалого робочого періоду, вдень чи вночі, часто після пересічення декількох часових поясів. У зв'язку з цим польотний час характеризується високим ступенем втоми після виконання роботи. Правила російських авіакомпаній та методики планування польотів спрямовані на попередження та зниження втоми льотних екіпажів. Більшість держав у прагненні знизити втому, що накопичується у льотного складу, обмежують час польоту та збільшують час для відпочинку, необхідного перед польотом та після його виконання. Особливу увагу при цьому приділяють обліку кількості виконаних злетів і посадок [2].

Втома породжує у працівника стан, який призводить до помилок у роботі, небезпечних ситуацій і

нешасних випадків. Як наслідок впливу на організм працівника трудових навантажень і умов виробничого середовища, відіграє, в першу чергу, захисну роль і стимулює відновлювальні процеси. Тому заходи по запобіганню втоми ні в якому разі не мають за мету ліквідувати це явище. Вони спрямовуються на віддалення в часі розвитку втоми, недопущення глибоких стадій втоми і перевтоми працівників, прискорення відновлення сил і працездатності. Отже, на наш погляд, існує необхідність врегулювати дане питання на законодавчому рівні, оскільки фізіологічний стан членів екіпажу займає важливе місце в забезпеченні безпеки польотів. Чимало країн Європейського Союзу вже досягли консенсусу щодо запобігання втоми льотного складу і обмеження максимального числа польотів протягом визначеного періоду часу (дня, тижня, місяця, року).

Також, на нашу думку, важливим є врегулювання робочого часу членів екіпажу – жінок. Проте, на жаль, норма, яка хоча б опосередковано або частково регулювала такі питання, на сьогодні існує тільки в законодавстві Республіки Казахстан: «жінки – члени екіпажів та бортпроводниці – відповідно до медичного висновку про вагітність переводяться на іншу роботу, яка виключає вплив важких та несприятливих виробничих факторів, зі збереженням середньомісячної заробітної плати за попередньою роботою».

У законодавстві Російської Федерації та Республіки Казахстан існує поняття «тренувальні польоти», причому кількість робочих годин для членів екіпажу у таких польотах однакова в обох нормативних актах, які регулюють дану діяльність у двох країнах: тривалість польотної зміни не може перевищувати 10 годин; польотний час у польотній зміні не може перевищувати 6 годин; кількість заходів на посадку не може перевищувати 25, а також заходів на посадку літаків 4-го класу та вертольотів всіх класів не може перевищувати 40. В українському законодавстві існує норма, в якій ідеться про тренувальні польоти,

закріплює лише кількість польотного часу членів екіпажу (6 годин), хоча на практиці розрізняють ще й види тренувань:

- початкові навчання (initial training). Цих тренувань потребують члени екіпажу та співробітники по забезпеченню польотів, які не були підготовлені і ніколи не працювали в необхідному обсязі на інших повітряних суднах з тої ж групи;

- перепідготовка (transition training). Необхідна для членів екіпажу і співробітників по забезпеченню польотів, які підготовлені та працювали в необхідному обсязі на інших повітряних суднах з тієї ж групи;

- підвищення на посаді (upgrade training). Має відношення тільки щодо других пілотів чи бортінженерів, якщо вони стають командирами або другими пілотами відповідно;

- вивчення відмінностей (difference training). Необхідне для членів екіпажу та співробітників по забезпеченню польотів, які підготовлені та працювали в необхідному об'ємі з певними типами повітряних суден з тієї ж групи, перш ніж вони почнуть працювати з іншими варіантами цього ж типу повітряного судна;

- курси підвищення кваліфікації (recurrent training). Необхідні для членів екіпажів та співробітників по забезпеченню польотів у відповідності з встановленими термінами підвищення кваліфікації [6, с. 166].

Отже, зважаючи на все, зазначене вище, можна зробити висновок про необхідність удосконалення правових норм, які регулюють умови праці та робочий час екіпажу повітряного судна. В Українському законодавстві існують деякі прогалини, які, на нашу думку, було б доречно заповнити. В першу чергу це стосується кількості робочих годин авіаційного персоналу, а саме щодо їх зменшення та збільшення годин, які призначаються для відпочинку. Це необхідно для того, щоб запобігти втоми членів екіпажу, яка впливає на їх ефективну роботу щодо забезпечення безпеки польотів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Повітряний кодекс України. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 47 с.
2. Оськина И., Лупу А. Правовое регулирование рабочего времени экипажа воздушного судна – 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : infoaviatrans.ru/pravovoe-regulirovanie-rabochego-vremeni-ekipazha-vozdušnogo-sudna.
3. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» № 219 від 02.04.2002 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02.
4. Приказ Минтранса РФ от 21 ноября 2005 г. № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : base.garant.ru/189086.
5. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан» от 22 апреля 2011 года № 437 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000437.
6. Лебедев С.Б. Основы теоретической подготовки диспетчеров по обеспечению полетов. – К. : «Сталь», 2007. – 972 с.