

ВИМОГИ ДО ПРАЦІВНИКІВ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ УКЛАДЕННІ ТРУДОВОГО ДОГОВОРУ

У статті аналізуються нормативно-правові акти, якими встановлюються вимоги до працівників авіаційного транспорту при укладенні трудового договору, зокрема щодо рівня знань, умінь, досвіду, професіоналізму, кваліфікації, віку, стану здоров'я. Автор акцентує увагу на необхідності усунення колізій між окремими нормами цих нормативно-правових актів.

Ключові слова: вимоги, авіаційний персонал, сертифікат, вік, стан здоров'я.

Постановка проблеми та її актуальність.

Законодавче закріплення вимог до працівників авіаційного транспорту, насамперед, обумовлене специфікою їх трудової функції, безпосередньо пов'язаної з джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України) [1]. Саме від належного її виконання залежить цілісність багажу та ввіреного їм технічного засобу і, найголовніше – життя пасажирів і водночас їх життя, яке відповідно до ст. 3 Конституції України визнається в Україні найвищою соціальною цінністю [2].

Актуальність даної проблематики обумовлена недосконалістю нормативно-правових актів, якими регулюються вимоги до працівників авіаційного транспорту при укладенні трудового договору, а, отже, як наслідок, невірним тлумаченням правових норм у процесі правозастосування.

Аналіз досліджень і публікацій. На сьогоднішній день питання щодо встановлення вимог до працівників авіаційного транспорту досліджувалися лише опосередковано у працях таких науковців, як Н. В. Дараганова, Н. М. Лукашева, І. О. Холіна та ін.

Метою даної публікації є проведення комплексного дослідження вимог до працівників авіаційного транспорту при укладенні трудового договору та розроблення пропозицій, спрямованих на удосконалення законодавства, яким регулюється дане питання.

Виклад основного матеріалу. Термін «вимога» визначається як норми, правила, яким хто-, що-небудь повинні підлягати; потреби, запити, які хто-, що-небудь має або ставить до когось, чогось [3, с. 310; 4, с. 401]. Отже,

необхідно з'ясувати, які вимоги встановлюються до працівників авіаційного транспорту, яким критеріям вони мають відповідати.

У трудовому праві термін «вимоги» використовується як стосовно суб'єктивних прав працівників, яким кореспондують обов'язки роботодавців, так і суб'єктивних прав роботодавців, яким кореспондують обов'язки працівників [5, с. 11].

За загальним правилом на працівників, які бажають влаштуватися на роботу в авіаційну галузь, поширюються вимоги, встановлені нормами Кодексу законів про працю України та деякими іншими, переважно підзаконними нормативно-правовими актами. Проте керування повітряним судном, безпечне управління рухом повітряного судна, безпечне технічне обслуговування повітряного судна та обслуговування пасажирів на повітряному судні є надзвичайно специфічним та відповідальним різновидом роботи, що визначає і особливе правове становище цієї категорії працівників авіаційного транспорту порівняно з іншими категоріями працівників, які працюють у авіаційній галузі.

Так, відповідно до ст. 16 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки [6].

Дана норма є підтвердженням того, що законодавець диференційовано встановлює вимоги не до всіх, хто має бажання працювати в авіаційній галузі, а тільки до тих претендентів, які бажають в подальшому обіймати професії

(посади), безпосередньо пов'язані із забезпеченням безпечного руху повітряного судна.

Відповідно до ст. 49 та ст. 51 Повітряного кодексу України [7] особа, яка належить до авіаційного персоналу, повинна відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України. Свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність осіб авіаційного персоналу. Особа авіаційного персоналу зобов'язана мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність згідно з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом.

Наявність свідоцтва є необхідною вимогою для таких осіб авіаційного персоналу: пілот повітряного судна, диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху), персонал з технічного обслуговування повітряних суден, члени випробувального екіпажу, члени екіпажу пасажирського салону (бортпровідник), диспетчер із забезпечення польотів та інші.

Також до осіб, які претендують на посади авіаційного персоналу, висуваються вимоги щодо наявності медичного сертифікату, що видається на підставі заяви та результатів медичного обстеження особи. Медичне обстеження авіаційного персоналу проводять і надають висновок про наявність або відсутність медичних протипоказань до виконання своїх посадових обов'язків авіаційні медичні екзаменатори, які виконують свої функції на базі авіаційних медичних центрів. При цьому медична сертифікація не застосовується до авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, які не є членами екіпажу повітряного судна.

Варто звернути увагу на те, що встановлені вимоги відповідають нормам Конвенції ІКАО про міжнародну цивільну авіацію. Відповідно до ст. 32 цієї Конвенції пілот кожного повітряного судна та інші члени льотного складу екіпажу кожного повітряного судна, зайнятого в міжнародній навігації, забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію і свідоцтвами, що видані державою, де це повітряне судно зареєстроване [8].

Питання видачі свідоцтв авіаційному персоналу регулюється наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» від 7 грудня 1998 року № 486 [9] та наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог Європи JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» від 27 березня 2006 року № 223 [10].

Метою прийняття Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні було встановлення на державному рівні вимог до кандидатів на отримання свідоцтв та рейтингів («рейтингом» визнається кваліфікаційна відмітка, яка є невід'ємною частиною свідоцтва та встановлює особливі умови, права та обмеження щодо власника цього свідоцтва (крім свідоцтва студента-диспетчера)).

До кандидатів на одержання свідоцтва та/або рейтингів авіаційного персоналу встановлюються диференційовані вимоги до віку, стану здоров'я, визначених даними Правилами галузей знань, досвіду, льотної підготовки та умінь.

Наприклад, вік кандидатів для одержання свідоцтва комерційного пілота (літак/вертоліт), свідоцтва штурмана, бортінженера, бортради-ста, бортоператора, бортпровідника, льотчика-спостерігача, техніка з технічного обслуговування повітряного судна, оператора служби руху (авіаційної станції) та рейтингу бортінженера-інструктора, бортради-ста-інструктора, бортоператора-інструктора, бортпровідника-інструктора – не менше 18-ти років. Найвищий віковий ценз складає 21 рік – для кандидатів на одержання свідоцтва транспортного пілота (літак/вертоліт), диспетчерів служби руху, інженера з технічного обслуговування повітряного судна, співробітника із забезпечення польотів та для кандидатів на одержання рейтингу про право на польоти за приладами (літак/вертоліт), про право польотів на багатодвигунних повітряних суднах, рейтингу пілота-інструктора (літак/ вертоліт), інженерно-технічного персоналу.

Кандидат на одержання свідоцтва та/або рейтингів повинен мати медичний сертифікат (документ, що підтверджує відповідність його

власника конкретним вимогам придатності за станом здоров'я під час виконання функціональних обов'язків), виданий Центральною лікарсько-льотною сер тифікаційною комісією/лікарсько-льотною сертифікаційною комісією згідно з установленими вимогами щодо медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України.

Згідно з Вимогами JAR-FCL 3, що були застосовані в цивільній авіації України наказом Державіаслужби «Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» від 27 березня 2006 року № 223, авіаційний персонал проходить медичну сертифікацію за наступники класами: 1 клас – комерційні і лінійні пілоти, штурмани, бортінженери; 2 клас – приватні пілоти, льотчики-курсанти. Медичний сертифікат 1 і 2 класу набуває чинності, починаючи з дати початкового загального обстеження [10].

Питання вимог до стану здоров'я осіб, які бажають отримати свідоцтва диспетчерів обслуговування повітряного руху, бортоператорів, бортпровідників (медичний стандарт 3 класу), регулюється наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу» від 27 березня 2007 року № 243 [11]. У ньому встановлено загальні вимоги до авіаційного персоналу та єдиний порядок медичної сертифікації кандидатів на отримання медичного сертифіката третього класу.

Водночас ця класифікація членів екіпажу повітряного судна є неузгодженою з Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, наприклад, вимоги до стану здоров'я на рівні медичного стандарту першого класу встановлені для кандидатів та власників свідоцтв транспортного пілота, комерційного пілота, штурмана, бортінженера, а на рівні другого класу встановлені для кандидатів та власників свідоцтв бортрадиаста, бортоператора, приватного пілота, пілота планера, пілота надлегкого повітряного судна, пілота вільного аеростата, льотчика-спостерігача. Необхідно узгодити колізію у нормативно-правових актах, якими встановлюється вимога щодо стану здо-

ров'я кандидатів та власників свідоцтв бортоператора. Зокрема, пункт 6.10. «Свідоцтво бортоператора» Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні передбачає, що кандидат повинен мати діючий медичний сертифікат, що відповідає медичному стандарту другого класу, а пункт 5.4. Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу – медичний стандарт третього класу.

Також кандидати на отримання свідоцтв авіаційного персоналу повинні мати достатній професійний досвід (окрім курсантів), у тому числі і експлуатаційний, та пройти перевірку і продемонструвати здатність виконувати польоти в якості приватного пілота, комерційного пілота, транспортного пілота, штурмана, бортрадиаста, бортоператора, бортпровідника та льотчика-спостерігача. А, наприклад, кандидати на отримання свідоцтва диспетчерів служби руху повинні мати досвід у виконанні реального керування повітряним рухом під контролем диспетчера, який має відповідний рейтинг – не менше трьох місяців.

Серед вимог до умінь, що висуваються, наприклад, до кандидатів на отримання свідоцтва приватного пілота (літак/вертоліт), комерційного пілота (літак/вертоліт), транспортного пілота (літак/вертоліт), є перевірка та демонстрація здатності кандидата виконувати польоти в якості командира повітряного судна.

Ще однією із вимог до кандидатів на отримання свідоцтв авіаційного персоналу є володіння іноземною мовою. Такі вимоги встановлені до пілотів літаків та вертольотів, штурманів, диспетчерів служби руху, що ведуть радіотелефонний зв'язок. Зокрема, вони повинні демонструвати спроможність розмовляти мовою, яка використовується для радіотелефонного зв'язку, та розуміти її не нижче 4-го рівня (робочого) згідно зі шкалою оцінювання рівнів володіння мовою для ведення радіотелефонного зв'язку, наведеною у цих Правилах.

Нааявність у кандидатів різного рівня знань, навичок, досвіду, кваліфікації є підставою не тільки для отримання різних видів свідоцтв пілотів, інших осіб екіпажу повітряного судна, а також і для отримання цими особами різних рейтингів. За допомогою рейтингів визна-

чається допуск члена екіпажу повітряного судна до виконання визначених обов'язків на конкретному класі та типі повітряного судна.

При цьому варто звернути увагу, що на сьогодні залишається невирішеною проблема доступу кандидатів на отримання свідоцтва та/або рейтингу авіаційного персоналу до Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу», що не були опубліковані в офіційних джерелах. Також, як вже зазначалося, вбачається дублювання та неузгодженість норм Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні та Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу, що регулюють одні і ті ж самі питання, стосовно порядку видачі сертифікатів та встановлення стану здоров'я певних категорій льотного складу повітряного судна, з нормами Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу». Тому з метою усунення вказаних проблем необхідно привести зазначені нормативні-правові акти у відповідність до міжнародних норм (Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу»).

Також існує ще одна із вимог щодо граничного віку перебування на посадах екіпажу повітряного судна України. Це питання регулюється ст. 50 Повітряного кодексу України, згідно з якою пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати функції командира повітряного судна під час здійснення польотів до досягнення ним 60 років, 65 років – якщо польоти виконуються у складі екіпажу на повітряному судні, сертифікованому для виконання польотів більш як одним пілотом, і другий пілот молодше 60 років. Другому ж пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати свої обов'язки під час здійснення польотів до досягнення 65 років [7]. Ця норма є відтворенням норми п. 2.1.10 Додатка 1 «Видача свідоцтв авіаційному персоналу» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [12].

Водночас існує неузгодженість з п. 5.1.7 наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні», яким визначено, що власники свідоцтв комерційного пілота або пі-

лота транспортної авіації не допускаються до виконання функцій командира повітряного судна, зайнятого у регулярних або нерегулярних польотах, що виконуються за плату або за наймом, при досягненні ними 63-річного віку. При цьому рейтинг «командир повітряного судна (тип повітряного судна)» або «командир повітряного судна – інструктор (тип повітряного судна)» у свідоцтві комерційного пілота або пілота транспортної авіації підлягає анулюванню [9]. Тому з метою усунення колізій норми зазначеного наказу, що безпосередньо стосуються граничного віку командира повітряного судна, доцільно привести у відповідність до норм Повітряного кодексу України.

Таким чином, якщо особа, яка бажає обіймати посади, безпосередньо пов'язані з безпечним рухом повітряного судна, відповідає зазначеним вимогам, з нею може бути укладений трудовий договір.

Важливими питаннями є форма та момент укладення трудового договору з працівниками авіаційного транспорту. На мою думку, трудовий договір повинен укладатися тільки в письмовій формі з метою узгодження і визначення істотних умов не тільки встановлених законодавством, а й робочого місця, враховуючи технічні особливості транспортного засобу, на якому буде працювати працівник, та вид перевезень, тобто ті істотні умови, які відобразять саме особливість праці даної категорії працівників. Відповідно до статті 29 КЗпП України обов'язком роботодавця є визначення працівникові робочого місця та забезпечення його необхідними для роботи засобами [13]. Але, на мою думку, у трудовому договорі працівників авіаційного транспорту ці питання повинні узгоджуватися сторонами договору, а не вирішуватися в односторонньому порядку.

Висновки. Отже, проведений аналіз дозволяє зробити висновок, що до працівників авіаційної галузі при укладенні трудового договору застосовуються норми КЗпП України. Разом з тим, підзаконними нормативно-правовими актами до кандидатів, які претендують здійснювати свою професійну діяльність за основними професіями (посадами) авіаційної галузі, встановлюються спеціальні вимоги, серед яких є:

– по-перше, відповідна професійна підготовка, що підтверджується наявністю у особи документів які видані центральними органами виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту;

– по-друге, досягнення особою 18-річного віку, а в деяких випадках – 21-річного віку. Разом з тим, Повітряний кодекс України не містять конкретних норм, якими б встановлювалися вимоги до віку працівників авіаційної галузі. На мою думку, доцільно для осіб, яким надається право керування повітряним судном, дещо підвищити віковий ценз, наприклад до 25 років, оскільки особи, які не досягли двадцятирічного віку, не мають достатній досвід роботи в даній галузі;

– по-третє, вимога щодо стану здоров'я працівників транспортної галузі. Дана вимога обумовлена визначенням стану здоров'я особи, який дозволить виконувати професійні обов'язки без погіршення здоров'я в умовах дії конкретних шкідливих та небезпечних факторів у трудовому процесі;

– по-четверте, вимога щодо граничного віку працівників авіаційного транспорту.

Проаналізовані вимоги з боку держави щодо рівня знань, умінь, досвіду, професіоналізму, кваліфікації, віку, стану здоров'я до осіб, які претендують на зайняття «основних» професій (посад) працівників авіаційної галузі зумовлені характером і родом їх діяльності і спрямовані на охорону життя і здоров'я як працівників, трудова функція яких пов'язана з джерелом підвищеної небезпеки, так і осіб, яким надаються авіаційні послуги, а також на забезпечення безпеки руху транспорту на належному рівні. Водночас основний контроль щодо додержання цих вимог безпосередньо покладається на роботодавця.

Література

1. *Україна*. Закони. Цивільний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 11 лют. 2014 р. – К.: ПАЛІВОДА А.В., 2014. – 380 с.

2. *Конституція України*: редакція від 2 берез. 2014, підстава 742-18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.

3. *Новий тлумачний словник української мови*: Т. 1. – К.: Аконіт, 2001. – 912 с.

4. *Словарь русского языка*: в 4-х т. / АН СССР, Ин-т рус. яз.; под ред. А. П. Евгеньевой. – 3-е изд., стереотип. – М.: Рус. яз., 1985-1988. – Т. 4. С-Я. – 1988. – 800 с.

5. *Лукашева Н. М.* Вимоги до працівників за трудовим правом України: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05 / Наталія Миколаївна Лукашева; Таврійський нац. ун-т ім. В. І. Вернадського. – Сімферополь, 2006. – 191 с.

6. *Про транспорт*: Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

7. *Повітряний кодекс України*: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48/49. – Ст. 536.

8. *Конвенція ІКАО про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.* // Офіц. вісн. України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.

9. *Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні*: наказ М-ва транспорту України від 7 груд. 1998 р. № 486 // Офіц. вісн. України. – 1999. – № 2. – Ст. 85.

10. *Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог Європи JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу»*: наказ Держ. служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27 берез. 2006 р. № 223 // Офіц. вісн. України. – 2006. – № 16. – Ст. 252.

11. *Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу*: наказ М-ва транспорту та зв'язку України від 27 берез. 2007 р. № 243 // Офіц. вісн. України. – 2007. – № 30. – Ст. 74.

12. *Видача свідоцтв авіаційному персоналу*: додаток 1 до Конвенції ІКАО про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. від 01 листоп. 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_655.

13. *Кодекс законів про працю України*: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 10 лют. 2014 р. – К.: ПАЛІВОДА А.В., 2014. – 120 с.

С. В. Синенко

Требования к работникам авиационного транспорта при заключении трудового договора

В статье анализируются нормативно-правовые акты, которыми устанавливаются требования к работникам авиационного транспорта при заключении трудового договора, в частности к уровню знаний, умений, опыта, профессионализма, квалификации, возраста, состояния здоровья. Автор акцентирует внимание на необходимости устранения коллизий между отдельными нормами этих нормативно-правовых актов.

Ключевые слова: требования, авиационный персонал, сертификат, возраст, состояние здоровья.

S. Sinenko

Requirements for employees of air transport at the conclusion of the employment contract

The article analyzes normative legal acts which establish requirements for employees of air transport at the conclusion of the employment contract, in particular to the level of knowledge, skill, experience, professionalism, qualifications, age, state of health.

The author focuses on the need to eliminate conflicts between individual norms of these legal acts.

Key words: requirement, aviation personnel, certificate, age, state of health.