

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.4.32>

Олександр Чумак,
докт. юрид. наук,
заслужений юрист України,
заступник начальника з економічної
та адміністративно-фінансової роботи
Львівської академії
Національного авіаційного університету

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України. Розкрито сутність, зміст й особливості адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна України, визначено його склад. На підставі норм чинного законодавства звернуто увагу на коло функцій екіпажу повітряного судна. Проаналізовано й надано характеристику адміністративно-правовим вимогам, що висуваються до авіаційного персоналу, які своєю чергою є підставами допуску екіпажу повітряного судна цивільної авіації до професійної діяльності. Наголошено, що вимоги й установлені на законодавчому рівні обмеження, які висуваються до майбутніх працівників авіації й авіаційного персоналу, обумовлені посиленням рівнем відповідальності за життя пасажирів під час здійснення їх перевезення, спроможністю використання інтелектуальних здібностей екіпажем повітряного судна відповідно до поточної ситуації, завдяки чому забезпечуватиметься висока ефективність надання авіаційних послуг. Акцентовується увага на тому, що члени екіпажу повітряного судна вважаються застрахованими особами під час виконання ними службових обов'язків з початку передпольотної підготовки до закінчення післяпольотних робіт. Зроблено висновок, що визначені законодавством підвищені вимоги до членів екіпажу обумовлені низкою причин, до яких належать підвищена відповідальність осіб, які входять до складу екіпажу повітряного судна, під час виконання ними посадових обов'язків, постійна фізична й емоційно-психологічна напруженість під час виконання польотів і негативний вплив шкідливих факторів тощо. Саме тому законодавець закріпив вимоги, яким мають відповідати члени екіпажу повітряного судна для здійснення професійної діяльності, що має підтверджуватися відповідними документами (офіційними дозволами, сертифікатами, свідоцтвами відповідного органу державного регулювання), спрямовані на охорону життя й здоров'я як самих членів екіпажу повітряного судна, так і інших осіб, на забезпечення безпеки польотів на належному високому рівні, обумовлені родом і характером діяльності у сфері цивільної авіації.

Ключові слова: екіпаж повітряного судна, льотний склад, авіаційний персонал, цивільна авіація, повітряний простір, адміністративно-правовий статус.

Постановка проблеми. З адміністративної точки зору правове положення екіпажу повітряного судна цивільної авіації викликає особливий інтерес, оскільки це впливає на визначення кола прав й обов'язків екіпажу в процесі експлуатації повітряного судна як у національному, так і міжнародному повітряному просторі.

Основними об'єктами правового регулювання є права, обов'язки, відповідальність членів екіпажу, вимоги до екіпажу, його склад, класифікація.

Не менш вагомим є визначення правового статусу й самого повітряного судна, оскільки з моменту внесення його до Державного реєстру цивільних повітряних суден України визначається національна належність до України, а звідси й національний захист.

На жаль, з часу проголошення незалежності України кількість наукових праць стосовно адміністративно-правового регулювання відносин у сфері цивільної авіації, вдосконалення захисту прав й обов'язків екіпажу повітряного судна цивільної авіації суттєво не збільшилась.

Загальні аспекти дослідження галузі цивільної авіації проводили науковці А.С. Бичков, В.М. Вишновецький, С.Т. Гончарук, Н.В. Дараганова, Г.Г. Забарний, А.В. Мілашевич, Р.О. Герасимов, В.К. Гіжевський, С.Я. Лихова, А.Ю. Нашинець-Наумова, О.В. Оніщенко, В.І. Рижий, І.М. Сопілко, В.Г. Старков, А.В. Філіппов та інші.

На сьогодні правові дослідження щодо визначення правового статусу екіпажу

повітряного судна цивільної авіації практично відсутні.

Метою статті є дослідження особливостей адміністративно-правового статусу екіпажу повітряного судна цивільної авіації України.

Виклад основного матеріалу. Особливість регулювання правового становища авіаційного персоналу, що входить до складу екіпажу повітряного судна, обумовлюється наявністю норм, що регулюють діяльність екіпажу і є однією зі складових частин інституту повітряного права. Зазначене вище обумовлює актуальність і необхідність проведення аналізу й ґрунтовного дослідження порушеної теми.

Перш ніж перейти до правового аналізу екіпажу повітряного судна цивільної авіації, необхідно визначити коло осіб та обсяг їхніх прав, які випливають з цього положення.

Чинне законодавство дає визначення авіаційного персоналу як особового складу авіаційного підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою [4]. Своєю чергою ст. 49 ч. 4 Повітряного кодексу України визначає склад авіаційного персоналу, до якого належать:

- 1) пілот повітряного судна;
- 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху);
- 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден;
- 4) члени випробувального екіпажу;
- 5) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник);
- 6) диспетчер із забезпечення польотів [3].

Відповідно до додатка 1 до Чиказької конвенції член льотного екіпажу визначається як особа, на яку покладені «істотні обов'язки по керуванню повітряним судном протягом льотного часу» [2]. Таке визначення не є вичерпним, а слугує скоріше орієнтиром для національних законодавств країн – членів ІКАО.

Відповідно до Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів, затверджених Наказом Державного Департаменту авіаційного транспорту України й Міністерства внутрішніх справ України від 11 червня 1996 р. № 168/397, екіпаж повітряного судна – особи авіаційного персоналу, яким в установленому порядку доручено виконувати певні обов'язки з керування й обслуговування повітряного судна для здійснення польотів [8]. Ідентичне визначення пропонують і Правила організації та виконання авіаційних робіт у сільському й лісовому госпо-

дарстві, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 грудня 2006 р. № 1179 [7], Правила визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 квітня 2002 р. № 219 [6].

Екіпаж повітряного судна складається з командира, інших осіб льотного складу й обслуговуючого персоналу. Правовим закріпленням цьому є ст. 57 Повітряного кодексу України, яка визначає склад екіпажу повітряного судна, відносячи до нього осіб льотного складу, що охоплює осіб льотного екіпажу й екіпажу пасажирського й вантажного салону [3].

П. 2 Правил визначення робочого часу й часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 квітня 2002 р. № 219, до льотного складу відносить частину екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна та його системами впродовж польотного часу. Цей пункт також виділяє членів екіпажу повітряного судна (особа, яка призначена експлуатантом для виконання певних обов'язків на борту повітряного судна впродовж польотного часу) і кабіний склад (частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки з обслуговування пасажирів, гарантування безпеки перевезення пасажирів і вантажів, виконання авіаційних робіт на борту повітряного судна впродовж польотного часу) [6].

Розподіл екіпажу на льотний й обслуговуючий персонал має принципове значення. Льотний екіпаж виконує обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна в польоті. «Член льотного екіпажу повітряного судна – особа авіаційного персоналу, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом виконання польотного завдання» [5].

До льотного екіпажу належать особи, які мають спеціальну підготовку й виконують функціональні обов'язки у складі екіпажу на борту повітряного судна в польоті.

Обслуговуючий персонал не виконує функцій, пов'язаних з керуванням повітряним судном у польоті. Він комплектується залежно від призначення повітряного судна й умов польоту.

До обслуговуючого персоналу екіпажу відносять бортпровідників, бортоператорів транспортних літаків та інших фахівців.

Склад екіпажу визначається залежно від типу повітряного судна, характеристик

і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це повітряне судно призначене. Склад випробувального екіпажу визначається відповідно до авіаційних правил України щодо проведення випробувальних польотів. Поіменний список членів екіпажу визначається експлуатантом перед кожним польотом [3, ст. 57]. Мінімальна чисельність складу екіпажу повітряного судна встановлюється керівництвом з льотної експлуатації конкретного типу повітряного судна.

Екіпаж повітряного судна під час польоту постійно виконує такі функції:

1) реалізація процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна;

2) обслуговування устаткування, механізмів і приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні й необхідного для виконання польотного завдання;

3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування [3].

Що стосується адміністративно-правових вимог, які висуваються до авіаційного персоналу загалом, ст. 49 Повітряного кодексу України зазначає, що особа, яка належить до авіаційного персоналу, має 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. У свідоцтво можуть вноситися позначки про право виконання деяких функцій, передбачених іншими спеціальностями [3].

Згідно з п. 4.26 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486, спеціалістам (громадянам України), які пройшли відповідну авіаційну підготовку поза системою ЦА в навчальних закладах України або навчальних закладах інших держав, що визнані Державіаслужбою України, та не мають перерв у льотній роботі більше 5 років (для членів екіпажу), таке свідоцтво може бути видане після перепідготовки в сертифікованих Державіаслужбою України авіаційних навчальних закладах за спеціальними програмами (перепідготовка фахівців з інших установ) і перевірки рівня кваліфікації згідно з вимогами Правил [5].

Свідоцтво члена екіпажу видається для виконання польотів на повітряних суднах, зареєстрованих в Україні. На повітряному судні України можуть виконувати польоти пілоти та інші члени екіпажу, які мають сві-

доцтва, видані іншою державою, в разі визнання їх Державіаслужбою України [5].

Із зазначеного вище видно, що відсутня пряма норма, яка обмежувала б можливість бути членом екіпажу іноземцям або особам без громадянства.

На підставі аналізу чинного законодавства можна виділити низку обмежень, які висуваються для членів екіпажу, що своєю чергою впливає на допуск останніх до виконання професійних обов'язків.

Першим, що слід виділити, це вікове обмеження. Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затвердженими Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486, для отримання відповідної правової характеристики в здійсненні діяльності в авіаційній галузі визначені такі вікові градації: для отримання посвідчення курсанта-пілота (літак/вертоліт) кандидату має бути не менше 16 років; свідоцтва приватного пілота (літак/вертоліт) – не менше 17 років; свідоцтва комерційного пілота (літак/вертоліт) – не менше 18 років; свідоцтва транспортного пілота (літак/вертоліт) – не менше 21 року [5].

Для отримання свідоцтва бортпровідника висуваються такі вимоги до кандидата: вік – не менше 18 років.

Нижча вікова межа, до якої особа може виконувати функції зі здійснення авіаційних робіт, встановлена Повітряним кодексом України. Ст. 50 зазначеного кодексу визначає: пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати функції командира повітряного судна під час здійснення польотів до досягнення ним 60 років; 65 років – якщо польоти виконуються в складі екіпажу на повітряному судні, сертифікованому для виконання польотів більш як одним пілотом, і другий пілот має менше 60 років.

Пілоту комерційної авіації, який виконує функції другого пілота, дозволяється виконувати свої обов'язки під час здійснення польотів до досягнення 65 років [3, ст. 50].

Наступною обмежувальною ознакою можна виділити придатність за станом здоров'я. Кандидат повинен мати чинний медичний сертифікат, що відповідає медичному стандарту I класу [5]. Свідоцтво не є дійсним, якщо його власнику не видано медичний сертифікат чи медичний висновок (для здійснення аматорської діяльності) або не подовжено термін його дії за станом здоров'я.

До цієї ж категорії віднесено також осіб, які вступають до навчальних закладів з підготовки фахівців з льотної експлуатації повітряних суден, і тих, хто в таких закладах навчається; стан здоров'я цих осіб також має бути на рівні медичного стандарту I класу.

Для кандидатів і власників свідоцтв бортопроводників і осіб, які вступають до відповідних навчальних закладів і навчаються в них, встановлено вимоги: мати чинний медичний сертифікат, що відповідає медичному стандарту III класу [5].

Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затвердженими Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486, у п. 12.3 визначені терміни дії свідоцтв і вимоги щодо їх подовження, що можна віднести до третього обмеження. Терміни дії свідоцтв встановлені такі: 24 місяці для свідоцтва приватного пілота (літак/вертоліт); 12 місяців для свідоцтва комерційного пілота (літак/вертоліт); 12 місяців для свідоцтва транспортного пілота (літак/вертоліт); 24 місяці для свідоцтва пілота планера; 24 місяці для свідоцтва пілота вільного аеростата; 24 місяці для свідоцтва пілота надлегкого повітряного судна; 12 місяців для свідоцтва штурмана; 12 місяців для свідоцтва бортоінженера; 12 місяців для свідоцтва борторадиста; 24 місяці для свідоцтва бортооператора; 24 місяці для свідоцтва бортопроводника.

Установлення такого терміну дії свідоцтв членів екіпажу повітряного судна, на думку Н.В. Дараганової, є цілком виправданим і відображає високий рівень відповідальності осіб, від нормальної діяльності яких залежить як життя самих цих осіб, так і пасажирів і третіх осіб. На відміну від інших видів професійної діяльності в авіації підтвердження й демонстрація відповідного рівня знань, майстерності й досвіду не припиняється після первинної видачі свідоцтв. Авіаційний персонал (і льотний, і наземний) повинен з регулярними інтервалами підтверджувати свою компетенцію щодо знань, досвіду й майстерності, щоб забезпечувати постійну дієвість своїх свідоцтв та/або рейтингів (кваліфікаційних відміток) для подовження прав, наданих їм такими свідоцтвами та/або рейтингами [1, с. 78].

Четвертою вимогою, що встановлює законодавство до екіпажу повітряного судна цивільної авіації, є чітко визначений Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затвердженими Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486, обсяг знань, набутий відповідний досвід, рівень льотної підготовки, уміння. Слід зазначити, що для кожного кандидата для отримання відповідного свідоцтва й рейтингу або власника виноситься окремий, чітко визначений обсяг знань, набутий відповідний досвід, рівень льотної підготовки, уміння. І жоден експлуатант не вправі зменшити або збільшити цей обсяг.

На нашу думку, також слід звернути увагу на обов'язковість авіаційного страхування, передбаченого ст. 117 Повітряного кодексу України. Ст. 118 визначено, що експлуатант цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов'язаний страхувати членів екіпажу повітряного судна та інший авіаційний персонал і таке інше [3, ст. 118].

Члени екіпажу повітряного судна вважаються застрахованими особами під час виконання ними службових обов'язків з початку передпольотної підготовки до закінчення післяпольотних робіт.

Наданий вище перелік є як правовою характеристикою екіпажу повітряного судна, так і допуском до здійснення професійної діяльності осіб указанного екіпажу.

Цей перелік може доповнюватися відповідно до виду здійснення авіаційних робіт. Так, для виконання авіаційних робіт у сільському й лісовому господарстві, регламентованих Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 грудня 2006 № 1179 «Про затвердження Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві», передбачений спеціальний порядок здійснення організаційних заходів, до яких додатково до вказаних вище відносять отримання ліцензії на виконання такого виду господарської діяльності [7]. Наказом зазначено також, що перед виконанням авіаційно-хімічних робіт у сільському й лісовому господарстві кожен член екіпажу повітряного судна (командир повітряного судна, другий пілот, авіатехнік) повинен отримати посвідчення про проходження спеціальної підготовки з питань безпечного проведення робіт з пестицидами й агрохімікатами та допуск на право роботи, пов'язаної із застосуванням пестицидів і агрохімікатів відповідно до вимог Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку одержання допуску (посвідчення) на право роботи, пов'язаної з транспортуванням, зберіганням, застосуванням та торгівлею пестицидами і агрохімікатами» від 18 вересня 1995 р. № 746.

Висновки

Визначені законодавством підвищені вимоги до членів екіпажу обумовлені низкою причин: підвищеною відповідальністю осіб, які входять до складу екіпажу повітряного судна, під час виконання ними посадових обов'язків, постійною фізичною й емоційно-психічною напруженістю цих осіб під час виконання польотів і негативним впливом шкідливих факторів тощо. Саме тому законодавець закріпив вимоги, яким мають відповідати члени екіпажу повітряного судна

для здійснення професійної діяльності, що підтверджується відповідними документами (офіційними дозволами, сертифікатами, свідоцтвами відповідного органу державного регулювання) й спрямоване на охорону життя й здоров'я як самих членів екіпажу повітряного судна, так і інших осіб, на забезпечення безпеки польотів на належно високому рівні й обумовлене родом і характером діяльності у сфері цивільної авіації.

Список використаних джерел:

1. Дараганова Н.В. Підстави допуску членів екіпажу повітряного судна України до здійснення професійної діяльності. *Юридичний вісник*. 4 (13). 2009.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038.
3. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536.
4. Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 березня 2007 р. № 243. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0393-07>.
5. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні : Наказ Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98>.
6. Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 2 квітня 2002 р. № 219. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02>.
7. Про затвердження Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 грудня 2006 р. № 1179. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0286-07>.
8. Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіаційних підприємств матеріальних цінностей і пасажирів: Наказ Державного Департаменту авіаційного транспорту України та Міністерства внутрішніх справ України від 11 червня 1996 р. № 168/397. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-96>.

The article provides the analysis of the aircraft crew administrative legal status in civil aviation of Ukraine. The essence of the aircraft crew administrative legal status in civil aviation of Ukraine, its content and peculiarities are revealed. The complement of the crew is determined. Consequently, based on the norms of current legislation much attention is given to the scope of functions inherent to the aircraft crew. There have been analyzed and described the administrative legal requirements for the aviation personnel which in its turn are the warranty to civil aircraft crew permit for professional activity. It has been emphasized that the requirements and legislative restrictions directed at future and working aviation personnel are predetermined by the higher level of responsibility for passengers' lives during conveyance, the ability to apply aircraft crew intellectual skills in correspondence with the present situation in which higher efficiency of aviation services provision will be granted. Special attention is given to the fact, that aircraft crew are considered insured personnel performing their official duties from the beginning of their pre-flight training to the end of post-flight operations. It is concluded that the increased requirements for crew members due to the law are due to a number of reasons: increased responsibility to the members of the aircraft crew during their duties, constant physical and emotional-psychological tension of these persons during the flight and the negative effects of harmful factors and more. That is why the legislator enshrined the requirements that must be fulfilled by the members of the aircraft crew for professional activity, which must be confirmed by the relevant documents (official permits, certificates, certificates of the relevant state regulatory authority), aimed at protecting the life and health of the aircraft crew members themselves, and other persons, to ensure the safety of flights at a properly high level and due to the nature and nature of civil aviation activities.

Key words: aircraft crew, flight personnel, aviation personnel, airspace, civil aviation, administrative legal status.

