

Алла ГОРДЕЮК,

кандидат юридичних наук, доцент, професор «ХАІ»
доцент кафедри права гуманітарно-правового факультету
Національного аерокосмічного університету «Харківський
авіаційний інститут», Харків, Україна
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-3673>
e-mail: a.hordeiuk@khai.edu

DOI: <https://doi.org/10.32620/pls.2025.67.09>

ПРАВОВЕ СТАНОВИЩЕ ПРАЦІВНИКІВ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ТА ЙОГО ТРАНСФОРМАЦІЯ З ОГЛЯДОМ НА СУЧАСНІ УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

Анотація: у роботі проаналізовано особливості правового становища працівників цивільної авіації та зазначено, що до його визначення застосовується міжгалузевий підхід, тобто регулювання нормами повітряного та трудового законодавства України. Такий підхід пояснюється диференційованістю праці працівників цивільної авіації та специфічністю їх трудової функції, яка пов'язана з ризиками в експлуатації авіаційного транспорту як об'єкта підвищеної небезпеки та відповідальністю за життя та здоров'я авіапасажирів, збереження багажу та вантажу. Також окреслено проблеми в галузі цивільної авіації, що виникли через військову агресію РФ проти України та край негативно вплинули на правове становище працівників цивільної авіації, яке характеризується наразі правовим режимом простою (котрий регулюється нормами КЗпП, Законом України «Про оплату праці» та іншими підзаконними нормативними актами) або втратою робочого місця, що передбачає перехід працівника у статус безробітного. Обґрунтована необхідність державного фінансування підготовки та перепідготовки працівників цивільної авіації, насамперед членів льотних екіпажів, навіть у складних умовах воєнного стану у державі, яке доцільно розглядати як інвестицію у післявоєнне відновлення цієї галузі з подальшим позитивним економічним ефектом для країни та трансформуванням галузі цивільної авіації відповідно до нових умов і глобальних трендів світової економіки.

Ключові слова: цивільна авіація, працівники цивільної авіації, правове становище, диференційованість праці, трудова функція, простій, безробіття воєнний стан.

Повітряний транспорт в умовах зростання міжнародних і культурних зв'язків набуває все більшого значення для світового господарства, тому якісне кадрове забезпечення в галузі цивільної авіації є заставою її чіткого, ефективного функціонування та розвитку. З урахуванням євроінтеграційних процесів, що відбуваються в Україні було запроваджено низку європейських стандартів в галузі цивільної авіації України. Нові зміни адаптують українське законодавство до норм Європейського Союзу і це позитивний процес, однак у зв'язку з воєнним станом у державі зазначена галузь знаходиться у скрутному становищі. Згідно з вимогами Повітряного кодексу України (далі – ПКУ) та Положення про використання повітряного простору України було вжито термінових заходів щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів, суб'єктів авіаційної діяльності, а відповідно й працівників цивільної авіації було переведено в режим простою [9;4].

Однак не можна сказати, що цивільна авіація України припинила своє існування, наразі деякі великі вітчизняні авіакомпанії продовжують працювати за кордоном. Подальше відновлення галузі потребує конструктивних рішень вже сьогодні. Щоб компанії, чиї літаки будуть літати в Україні мали змогу працювати за новими спрощеними правилами авіаперевезень, нещодавно був ухвалений Верховною Радою України та підписаний президентом України від 26.04.2023 р. Закон України щодо дерегуляції діяльності у галузі цивільної авіації. Враховуючи необхідність нововведень в сфері авіаційного транспорту, на сьогодні доволі гостро постає питання підготовки та перепідготовки працівників цивільної авіації як певна інвестиції у поновлення функціонування галузі цивільної авіації, як тільки це буде практично можливим (безпечним)[9;4].

Воєнний стан у державі вимагає нових підходів до організації кадрової роботи в галузі цивільної авіації, особливо стосовно питань відбору,

розстановки, оцінки та стимулювання працівників авіаційного транспорту з оглядом на значення його трудової діяльності, пов'язаною з ризиками та відповідальністю, перш за все, за життя та здоров'я авіапасажирів.

Зазначена вище проблематика обумовлює дослідницький інтерес до питання щодо особливостей правового становища працівників сфери цивільної авіації, насамперед тих працівників, хто є членами льотного екіпажу і на сьогодні повністю переведені на правовий режим простою або звільненні.

Слід зауважити, що Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року (Чиказька конвенція) розподіляє авіаційний персонал на дві групи залежно від того, у польоті (льотний склад авіаційного персоналу або льотний екіпаж) чи на землі (наземний персонал) виконує працівник свої професійні обов'язки. На вітчизняному рівні законодавчими та іншими нормативними актами визначаються кваліфікаційні характеристики та вимоги до працівників авіаційної сфери, які виконують свою певну трудову функцію [10].

Щодо працівників цивільної авіації в повітряному законодавстві України, насамперед, у ПКУ, використовується термін «авіаційний персонал» і у п. 9 ч. 1 ст. 1 цього закону визначається поняття авіаційного персоналу як 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». У ч. 1 ст. 53 ПКУ прописано: «трудова відносина та соціальний захист авіаційного персоналу, що регулюється 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». У ч. 2 зазначеної норми встановлюється: «особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку окремих категорій авіаційного персоналу визначається законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу» [6].

Виходячи із змісту ст. 53 ПКУ можна зробити висновок, що вона відсилає стосовно регулювання трудових відносин авіаційного персоналу як працівників, до трудового законодавства та інших спеціальних законів, що становлять нормативно правове-забезпечення трудового права. А згідно з ч. 3 ст. 22 Кодексу законів про працю України (далі – КЗпП): «вимоги щодо віку, рівня освіти, стану здоров'я працівника можуть встановлюватися законодавством України». Тобто у спеціальному законі, що регулює трудові відносини у свою чергу визначається можливість регламентації зазначених вимог в інших спеціальних законах. А в проекті Трудового кодексу України (далі – ТКУ) закріплені положення, згідно з якими: «Законами

України можуть передбачуватися особливості регулювання трудових відносин окремих категорій працівників – членів екіпажів морських, річкових та повітряних суден» (п. 3 ст. 11 ТКУ) [6 ; 5; 7].

Що стосується інших норм, окрім ст. 53 ПКУ, які входять в зміст розділу VII ПКУ «Авіаційний персонал», то вони визначають вимоги до осіб, які здійснюють свою трудову функцію саме в галузі авіаційної діяльності, тобто повинні відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України. В Авіаційних правилах України у свою чергу детально регламентується сертифікація льотного персоналу, сертифікацію диспетчерів тощо, вони розробляються Державною авіаційною службою України (ДАСУ), яка є уповноваженим органом виконавчої влади з питань цивільної авіації в Україні.

Також, для того, щоб визначити особливості правового становища працівників авіаційної галузі, слід приділити увагу питанню специфіки їх трудової функції. «Трудова функція – це визначений централізованими актами законодавства про працю, локальними нормативними актами та угодою сторін, перелік трудових прав та обов'язків, які працівник на підставі знань (умінь) і професійної підготовки повинен виконувати відповідно до своєї спеціальності, кваліфікації, професії, посади» [3]. Однією з особливостей трудової функції авіаційного персоналу є те, що визначення кола трудових прав та обов'язків цієї категорії працівників має додатково централізоване регулювання. Трудова функція таких працівників включає низку функцій, визначених не тільки трудовим законодавством, а якщо більш конкретно, то не тільки угодою (трудовим договором (контрактом)) між учасниками індивідуальних трудових відносин, тобто працівниками і роботодавцями.

Наведене вище свідчить про те, що однією з ключових умов виконання авіаційним персоналом своєї трудової функції є кваліфікація, яка дозволяє працівникові виконувати певний вид роботи в сфері авіаційної діяльності. Тобто кваліфікація працівника, якого мажна віднести до складу авіаційного персоналу є тим критерієм, за яким визначається персоніфікований зміст його трудової функції. Особливістю в оцінці кваліфікації авіаційного персоналу є те, що вона не є одноразовою фіксацією вмінь та навичок працівника, відповідно до ст. 51 ПКУ визначається порядок атестації працівників, головним призначенням якої є «створення сприятливих умов для правильного вирішення таких юридичних питань: збереження змісту трудових правовідносин у попередньому вигляді; зміна змісту трудових правовідносин внаслідок коригування трудової функції працівника, яка має відбутися; припинення трудових відносин» [6; 8, с. 73]. Свідоцтва, сертифікати та рейтинги авіаційного персоналу мають строковий характер, зокрема Авіаційні правила України регламентують вимоги до власників свідоцтв членів льотних екіпажів, кандидатів щодо отримання таких свідоцтв, вимоги видачі, підтримання чинності, внесення до

них поправок, обмежень, прав та обов'язків власників свідоцтв [1].

Регламентація порядку посвідчення кваліфікації льотного персоналу відповідними свідоцтвами, рейтингами та сертифікатами не обмежується виключно перевіркою вмінь та навиків авіаційного працівників цивільної авіації, а включає в себе цілісну адміністративну процедуру, яка охоплює: «спеціальну підготовку (навчання); оцінку стану здоров'я, що свідчить про придатність особи до певного виду роботи; оцінку теоретичних знань для отримання свідоцтв та рейтингів; практичну перевірку навичок; кредитування льотного часу; використання прав; запис польоту; володіння мовою; припустимі перерви у польотах; обмеження прав власників свідоцтв віком понад 60 років щодо комерційних повітряних перевезень; обмеження, призупинення та анулювання дії свідоцтв, рейтингів та сертифікатів» [1].

Також відповідно Авіаційним правилам України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених Наказом ДАСУ від 05.07.2018 р. № 682 встановлюються вікові обмеження, які висуваються для членів екіпажу та впливають на допуск їх до виконання професійних обов'язків. Так, «вік курсанта-пілота на час першого самостійного політу має бути не менше 16 років, мінімальний вік заявників на отримання свідоцтва приватного пілота літаків або вертольотів – 17 років, мінімальний вік заявників на отримання свідоцтва комерційного пілота літаків або вертольотів – не менше 18 років. Верхня вікова межа, до якої особа може виконувати роботу з авіаційним напрямом встановлена ПКУ, зокрема: для пілота 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 має менш ніж 60 років; пілоту комерційної авіації, який виконує функції другого пілота, дозволяється виконувати свої обов'язки під час здійснення польотів до досягнення 65 років» [2].

Отже, особливості правового становища працівників авіаційного транспорту з оглядом на вище проведену аналітику цього питання, полягають в тому, що норми інститутів трудового права цілком на них поширюються, якщо не має протиріччя, пов'язаного зі специфікою трудової функції цієї категорії працівників. Тобто в даному випадку можемо зазначити про диференційований підхід до правової регламентації праці авіаційного персоналу, який полягає в тому, що для окремих категорій працівників передбачається додаткове регулювання спеціальним законодавством. В даному випадку йдеться про спеціальну правову регламентацію, що забезпечується повітряним законодавством України на рівні кодифікованого закону (ПКУ) та за рахунок численних правил, порядків та інструкцій. Такий підхід пояснюється насамперед ризиковим характером трудової діяльності працівників авіаційного транспорту, їх підвищеною відповідальністю за безпеку

авіаперевезень, в першу чергу, авіапасажирів, а також багажу, вантажу або пошти [9].

В умовах воєнного стану в Україні, коли через російське вторгнення з лютого 2022 року небо над Україною закрито для польотів, більшість авіакомпаній втратили свої літаки, а тисячі людей залишилися без роботи, необхідно шукати нові підходи до організації і технологій кадрової роботи. Однак деякі працівники цивільної авіаційної сфери продовжують виконувати свої обов'язки, зокрема це працівники ДАСУ. Вони забезпечені необхідним ресурсом, засобами комунікації, матеріалами та інформацією. Робота здебільшого виконується в дистанційному форматі з використанням електронної системи документообігу ДАСУ. Також ДАСУ здійснює нагляд за суб'єктами авіаційної діяльності та підтриманням льотної придатності цивільних повітряних суден, які зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, ПКУ та Авіаційних правил України. Позитивним нововведенням у період дії воєнного стану є запровадження Управлінням системою авіаційної безпеки ДАСУ можливості проходження навчання з авіаційної безпеки (в тому числі в он-лайн форматі) в деяких навчально-тренувальних центрах з підготовки персоналу з авіаційної безпеки. Однак он-лайн навчання дозволяється тільки для осіб, які раніше вже проходили відповідний курс of-line і не належать до персоналу авіаційної безпеки.

Зазначене вище дозволяє підсумувати про особливі умови роботи авіаційного персоналу під час воєнного стану в Україні, коли свої функціональні обов'язки працівники виконують з суттєвими змінами умов праці, формату комунікації, або були взагалі звільненні, що передбачає перехід працівника у статус безробітного. І останні, – це звісно льотний персонал, який в Україні на сьогодні за зрозумілих причин не затребований, але певна частина працівників продовжують роботу в українських компаніях (SkyUp, Skyline Express, Windrose), що встигли зберегти свій авіаційний ресурс та працюють за кордоном. Також льотний персонал, як вже зазначалося вище, переведений на режим простою. Зазначені статуси (безробітний, працівник у режимі простою) визначають особливості правового становища відповідної категорії працівників під час воєнного стану. Так фахівці з трудового права, «режим простою» наразі визначають як варіант рятування підприємств в Україні. Порядок запровадження простою, його різновиди, оформлення, сплати заробітної плати в цей період визначається КЗпП, Законом України «Про оплату праці», а також у Листі Міністерства праці та соціальної політики України від 23.10.2007 № 257/06/187-07 «Щодо організації роботи під час простою підприємства». Різновидами простою відповідно ст. 113 КЗпП, яка регулює порядок оплати під час простою передбачається простій «з вини працівника» (за причинами порушення трудової дисципліни, техніки безпеки тощо) та простій «не з вини працівника» (причинами якого можуть бути стихійне лихо, техногенна катастрофа, військові дії тощо). Звісно ж на працівників

цивільної авіації поширюється другий вид простою [9; 4; 5].

Виправити кардинально ситуацію, що склалася в авіаційній галузі у зв'язку з активністю ударів РФ по об'єктам критичної інфраструктури, до яких відносяться об'єкти цивільної авіації, наразі неможливо, але робити певні конструктивні кроки, зокрема, щодо більш активної підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу для роботи в мирних умовах та виділяти на це фінансування від держави, на нашу думку, було б розумною стратегією та довгостроковою інвестицією у подальший розвиток галузі, яка здатна принести великі прибутки у державну скарбницю та сприяти укріпленню міжнародних економічних зв'язків України. Особливе зазначене має фінансування, спрямоване на підтримку, перепідготовку саме льотного персоналу, який у більшому ступені ніж інші категорії працівників цивільної авіації, потребує збереження кваліфікаційних навичок у зв'язку з ризиковим характером його трудової функції та підвищеною відповідальністю за здоров'я, життя пасажирів, багажу під час здійснення польотів [9].

Отже, особливості правового становища працівників цивільної авіації полягають у правовому забезпеченні їх праці нормами трудового та повітряного законодавства, при цьому більш детальна правова регламентація кваліфікаційних характеристик, допуску до роботи, вікових обмежень тощо, прописана в Авіаційних правилах України, які приймаються ДАСУ стосовно певної категорії авіаційного персоналу. Під час воєнного стану правове становище працівників цивільної авіації, особливо членів льотних екіпажів, визначається правовим режимом простою, що регулюється нормами КЗпП, Законом України «Про оплату праці та іншими підзаконними нормативними актами. Також доцільно з оглядом на можливе зниження рівня кваліфікації працівників авіаційного транспорту у зв'язку з простоями в їх роботі під час воєнного стану забезпечити державне фінансування їх підготовки, перепідготовки, стимулювання, враховуючи специфіку і зміст професійної діяльності відповідної категорії працівників, чия трудова функція пов'язана з обслуговуванням джерела підвищеної небезпеки, з особливим режимом роботи повітряного транспорту.

Бібліографічні посилання

1. Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури до льотних екіпажів цивільної авіації», затверджено Наказом Державної авіаційної служби України 20.07.2017. № 565. URL: <https://zacon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-17#Text>. (дата звернення 10.05.2025)

2. Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 р. № 682. Редакція від

15.12.2019р. URL: <https://zacon.rada.gov.ua/laws/show/z1109-18#Text>. (дата звернення 10.05.2025)

3. Вишновецька С.В. Галкіна О.В. Правова природа атестації працівників в авіаційній галузі. Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. Київ: НАУ, 2009. № 4. С. 72-75.

4. Гусар О.А. Персонал цивільної авіації як системне утворення. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2016_1_4. (дата звернення 09.05.2025).

5. Кодекс законів України про працю від 10.12.1971 р. № 322-VIII. Редакція від 27.09.2024р. URL: <https://zacon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення 09.05.2025)

6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. URL. <https://zacon.rada.gov.ua/laws/show/33-93-17#Text>. (дата звернення 09.05.2025)

A.Hordeiuk

Legal status of civil aviation employees and transformation with a view to modern ukrainian realities

Abstract: The paper analyzes the peculiarities of the legal status of civil aviation employees and indicates that an interdisciplinary approach is applied to its definition, that is, regulation by the norms of aviation and labor legislation of Ukraine. This approach is explained by the differentiation of civil aviation workers and the specificity of their labor function, which is associated with the risks of operation aviation transport as an object of increased safety and responsibility for the life and health of air passengers, saving luggage and vanity. Also called problems in the area of civil aviation, which arose through the military aggression of the RF against Ukraine and the region negatively impacted the legal status of civil aviation practitioners, as is characterized by the right mode of downtime, which is regulated by the norms of the Labor Code, the Law of Ukraine "On Payment of Work" and other simple regulation, as well as the loss of the work place, which transfers the transition of a worker to the status unemployed. There is a pressing need for government funding for the training and retraining of civil aviation practitioners, first of all for the members of military power, so that we can thoroughly consider how the investment in the post-war renovation of the so branch with a further positive economic effect for the country and transformation of the civil aviation industry in accordance with new conditions and global trends of the world economy.

Keywords: civil aviation, employees, legal status, differentiation of the labor market, labor function, downtime, unemployment, martial law.

Зразок для цитування:

Гордеюк А. Правове становище працівників цивільної авіації та його трансформація з оглядом на сучасні українські реалії. Пропілеї права та безпеки, 2025. №6-7. С. 44-47. DOI: <https://doi.org/10.32620/pls.2025.67.09>.