

ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО

УДК 349.22

Кулиев И. О.,

*доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Юриспруденция»
Национальной академии авиации Азербайджана*

Гусейнов А. А.,

*диссертант кафедры «Юриспруденция»
Национальной академии авиации Азербайджана*

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВРЕМЕНИ ОТДЫХА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

THE LAWFUL TIMING OF LEISURE OF AVIATION PERSONNEL IN THE AZERBAIJAN REPUBLIC

В статье речь пойдет о нормах права, регулирующих в наше время отдых авиационного персонала в Азербайджанской Республике.

Ключевые слова: авиационный персонал, трудовые отношения, коллективные договоры, соглашения, трудовые договоры.

У статті подається інформація про норми права, які регулюють на сучасному етапі відпочинок авіаційного персоналу в Азербайджанській Республіці.

Ключові слова: авіаційний персонал, трудові відносини, колективні договори, угоди, трудові договори.

The article deals with standards of national law regulating crew rest period. A special emphasis is laid on local statutory acts in civil aviation

Key words: aviation personnel, working relations, collective agreements, agreement, labor contracts.

Авиационный персонал – специалисты, имеющие свидетельства, удостоверения (сертификаты) с квалификационными отметками и высшую, техническую или специальную подготовку, допущенные к выполнению определенных видов работ в авиационной отрасли [2, ст. 1.0.7.24]. В Законе Азербайджанской Республики «Об авиации» более подробно термин «авиационный персонал»

раскрывается в одноименной главе VI. Так, закон устанавливает, что владелец или эксплуатант воздушного судна должен укомплектовать воздушное судно квалифицированным авиационным персоналом. Далее постулируется, что лицо, не владеющее свидетельством, удостоверением (сертификатом), выданным соответствующим органом исполнительной власти, или аналогичным документом, выданным в другом государстве и признанным действительным со стороны соответствующего органа исполнительной власти, не может действовать в качестве пилота, летного инженера или штурмана на борту воздушного судна [2, ст. 26.1]. Таким образом, следует вывод о конкретных категориях профессий, отнесенных законодателем к авиационному персоналу.

Регулирование трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений в договорном порядке в соответствии с трудовым законодательством Азербайджана может осуществляться путем заключения, изменения, дополнения работниками и работодателями трудовых договоров, коллективных договоров, соглашений.

В свою очередь, коллективные договоры, соглашения, трудовые договоры не могут содержать условий, ограничивающих права и снижающих уровень гарантий работников, по сравнению с установленными трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права. В п. 3 ст. 7 Трудового кодекса Азербайджанской Республики говорится о том, что в коллективных договорах, соглашениях, а также в трудовых договорах могут быть предусмотрены условия труда, которые являются более широкими по сравнению с трудовым законодательством, охватывающие трудовые, социальные, экономические, материально-бытовые и другие отношения. Однако недопустимо включение в трудовые договоры условий, ограничивающих по сравнению с действующим трудовым законодательством, коллективным договором и соглашением, права работников.

В гражданской авиации Азербайджанской Республики наравне с другими работниками данной отрасли экономики в соответствии с действующим национальным законодательством авиационный персонал пользуется правом на ежедневный и еженедельный отдых, отдых в праздничные дни, а также правом на ежегодный непрерывный отдых (отпуск). Однако порядок предоставления времени отдыха для этой группы работников имеет определенные особенности.

Рациональный режим труда и отдыха авиационного персонала, установленный с учетом психофизиологической напряженности их труда, динамики функционального состояния систем организма и работоспособности, предусматривает строгое соблюдение регламентированных перерывов для отдыха и снятия утомляемости.

Отметим соответствующие положения, регулирующие изучаемый аспект трудовой деятельности.

Так, согласно п. 4 ст. 103 Трудового кодекса Азербайджанской Республики («Перерыв для отдыха и питания») время ежедневного отдыха работника между одним и очередным рабочими днями должно быть не менее 12 часов. Необходимо отметить, что вопросы режима рабочего времени и времени отды-

ха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Азербайджана, работников, осуществляющих управление воздушным движением, регулируются соответствующими Авиационными правилами Азербайджана – АПА ЭКС (далее – Правила). Согласно Правилам нормирование полетного времени и служебного/рабочего полетного времени осуществляется с единственной целью – уменьшить вероятность того, что утомление членов летного экипажа может неблагоприятно повлиять на безопасность полета (п. «b» ч. 1.1075) [3, с. 217]. Член летного экипажа не должен выполнять свои обязанности на воздушном судне, если он чувствует, что он утомлен или нездоров в такой степени, что не способен (или через некоторое время будет не способен) обеспечить безопасное выполнение своих должностных обязанностей.

В аспекте ограничения летного и рабочего времени Правила предусматривают, что эксплуатант обязан установить ограничения полетного и общего рабочего времени, а также вести графики учета работы и отдыха для членов экипажей. Эксплуатант должен:

- 1) соблюдать ограничения рабочего и полетного времени и графики работы и отдыха экипажей в соответствии с требованиями подчасти «Q» Правил;
- 2) планировать полеты в пределах допустимой продолжительности полетного рабочего времени с учетом времени, необходимого для предполетной подготовки, полета, послеполетных процедур и особенностей выполняемой работы;
- 3) публиковать планы полетов заранее, чтобы дать возможность членам экипажа планировать адекватный отдых с учетом нарушений суточных ритмов. При длительной работе в отрыве от места постоянного проживания до членов экипажей должны заранее доводиться графики замены экипажей [3, с. 217].

Правила, в частности п. «m», предусматривают понятие предполетного и послеполетного отдыха, то есть «периода отдыха, предоставляемого членам экипажа для восстановления работоспособности перед очередным периодом полетного рабочего времени» [3].

В гражданской авиации Азербайджана применяются следующие ограничения рабочего времени для летного состава: в зависимости от типа самолета эксплуатант должен обеспечить, чтобы члены экипажа не превышали пределов полетного времени (согласно ст. 1.0.26 это общее время с момента начала движения воздушного судна за счет собственной тяги с целью взлета и до момента его остановки по окончании полета) за период 30 последовательных календарных дней и 1 год соответственно (таблица 1) [3, с. 219].

Таблица 1

Предельные разрешенные величины полетного времени летного состава за 30 последовательных календарных дней и 1 год

Группа	Типы самолетов	Полетное время, час	
		За 30 дней	За 1 год
1.	ВС – реактивные (пассажирские)	80	800
2.	ВС – турбовинтовые (пассажирские)	75	750
3.	ВС – грузовые перевозки	80	800
4.	ВС – взл. масса 5 700 и менее (2 пилота)	100	800
5.	ВС – взл. масса 5 700 и менее (1 пилот)	70	700

Примечание. Для вводимых в эксплуатацию самолетов предельные величины полетного времени устанавливаются на уровне аналогичного типа и класса самолета из числа указанных в таблице.

Также эксплуатант должен обеспечить максимальный предел полетного времени для двучленного экипажа, как это показано в таблице 2 ниже.

Таблица 2

Максимальное непрерывное полетное время для экипажа из 2-х человек

Время явки на вылет	Максимальное непрерывное полетное время
07:00–13.59	11
14:00–17:59	10
18:00–06:59	9

Примечание. Указанное в этой таблице, а также в таблицах 3 и 4 ниже время явки определяется по времени базового аэропорта, то есть аэропорта постоянного базирования рядом с местом жительства членов экипажа или местом их временного пребывания в течение 48 часов и более [3, с. 218].

С учетом специфики выполнения транспортных полетов допускается превышение величин, указанных в таблице 1 для 30 последовательных дней, но не более 5% для полетов средней дальности и не более 10% для дальних полетов. В случаях производственной необходимости с согласия членов экипажа самолета по разрешению врача эксплуатанта (авиакомпания или летного отряда) полетное время за 30 последовательных дней, указанное в таблице 1, может быть увеличено на 25% до трех раз в год, но не более двух раз подряд. Годовое полетное время при этом не увеличивается.

Что касается учебных и/или тренировочных полетов в зоне аэродрома, то устанавливаются следующие ограничения:

- 1) полетное время – не более 6 часов;
- 2) полетное рабочее время – не более 10 часов;
- 3) количество заходов на посадку – не более 25 [3, с. 221].

Таблица 3

Предельно разрешенные длительности полетного рабочего времени (в часах и минутах) для самолетов с двумя и более членами экипажа

Время явки	Число посадок					
	1–2	3	4	5	6	7 и более
	a)	b)	c)	d)	e)	f)
06:00–12:59	14:00	13:00	12:00	11:00	10:00	09:00
13:00–16:59	13:00	12:00	11:00	10:00	09:00	08:30
17:00–21:59	12:30	11:00	10:00	09:00	08:30	08:30
22:00–05:59	12:00	10:30	09:30	08:30	–	–

Таблица 4

Предельно разрешенные длительности полетного рабочего времени (в часах и минутах) для самолетов с одним пилотом

Время явки	Число посадок			
	1–4	5	6	7 и более
	a)	b)	c)	d)
06:00–12:59	10:00	09:00	08:30	08:00
13:00–16:59	09:30	08:00	07:30	07:00
17:00–21:59	08:00	07:30	07:30	07:00
22:00–05:59	07:30	07:00	07:00	–

Длительность полетного рабочего времени, указанная в таблице 3, может быть увеличена за счет: 1) сдвоенного рабочего времени, а именно времени, состоящего из двух периодов, разделенных запланированным перерывом. Оно позволяет увеличить длительность полетного рабочего времени, ограниченную нормами, приведенными соответственно в таблицах 3 и 4, на величину, указанную в таблице 5 ниже [3, с. 222–223]; 2) увеличенного состава экипажа. Эксплуатанту надлежит обеспечить возможность для каждого члена экипажа покинуть свое рабочее место как минимум на период 30% полетного времени (этот промежуток также засчитывается как рабочее полетное время), полетное рабочее время может быть увеличено до 16 часов вне зависимости от времени явки [3, с. 221]. Увеличенному экипажу обычно планируется выполнение не более 2 посадок за один период полетного рабочего времени. Допустимо выполнение 3 посадок за данное полетное рабочее время, если, во-первых, полетное время одного из перелетов не превышает 2 часов, во-вторых, период отдыха, следующий за этим периодом полетного рабочего времени и рассчитанный с соблюде-

нием установленных требований к отдыху, должен быть увеличен на 6 часов. Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемых условий для полноценного отдыха членов экипажа в полете.

Эксплуатант также должен планировать начало полетного рабочего времени не ранее, чем после окончания периода отдыха, равного предыдущему полетному рабочему времени, но не менее чем через 12 часов после завершения предыдущего полетного периода [3, с. 223]. При полетах со сдвоенным полетным рабочим временем учитывается вся длительность полетного рабочего времени вместе с перерывом. Время перерыва может быть исключено в случае предоставления экипажу спального помещения для отдыха. При запланированном начале полетного рабочего времени с 22 часов до 6 часов базового времени предполетный отдых должен быть не менее 16 часов. После полетов с длительностью полетного рабочего времени 12 часов и более отдых перед следующей явкой на вылет должен составлять не менее 24 часов. В базовом аэропорту при плановых ранних вылетах и поздних прилетах эксплуатант должен предоставить членам экипажа изолированное помещение для отдыха в аэропорту или организовать доставку членов экипажа в аэропорт и из аэропорта домой. Конкретное время ранних вылетов и поздних прилетов устанавливается, исходя из местных условий.

Правилами также регламентируется продолжительность ежегодного оплачиваемого отпуска не менее 24 дней. Дополнительно следует отметить, что Трудовым кодексом Азербайджанской Республики установлен минимальный основной оплачиваемый отпуск продолжительностью 21 день [1, ст. 114.2].

Таблица 5

Сдвоенное полетное рабочее время

Длительность перерыва (ч/мин)	Коэффициент увеличения длительности полетного рабочего времени
00:00–2:59	нет
03:00–6:59	0,5 от длительности перерыва
07:00–10:59	0,66 от перерыва длительности (либо 1,5, если не менее 7 часов перерыва приходится на отрезок времени с 22:00 до 08:00 местного времени)

Подводя итог этого краткого обзора, следует отметить, что основными нормативными правовыми актами, регулирующими институт времени отдыха авиационного персонала, являются Трудовой кодекс Азербайджанской Республики и соответствующие Авиационные правила Азербайджана.

Что касается института коллективного договора, то такие документы, как локальные нормативные акты, заключаемые между работниками и работодателем, могут включать положения о рабочем времени и времени отдыха, включая вопросы предоставления и продолжительности трудовых отпусков; о социальном и медицинском страховании, социальной защите работников и членов их семей и прочее. Локальные нормативные акты регулируют, как правило, те же

общественные отношения в сфере труда, что и законы, принимаемые Милли Меджлисом (Национальным Собранием) Азербайджанской Республики, но с учетом особенностей деятельности той или иной организации и/или компании.

Литература:

1. Трудовой Кодекс Азербайджанской Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.caa.gov.az/index.php?option=com_k2&view=item&id=123:labour-code-of-the-republic-of-azerbaijan&Itemid=173&lang=ru.
2. Об авиации : Закон Азербайджанской Республики от 2 сентября 2005 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.caa.gov.az/index.php?option=com_k2&view=item&task=download&id=89_73efbbb87bad9155bd57864cb4adebcf&Itemid=173&lang=en.
3. Авиационные правила Азербайджана: эксплуатация коммерческих самолетов от 14 марта 2007 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.aviadocs.net/docs/1994_AP_ch25.pdf.
4. Постатейный комментарий Трудового кодекса Азербайджанской Республики (ст. ст. 1–100) // Qanun info. – 2010. – Вып. 169. – С. 28–35.
5. Официальный сайт Государственной администрации гражданской авиации Азербайджанской Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.caa.gov.az/ru/index.php.
6. Информационно-правовая система [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www://new.zakon.az.

УДК 347.4

Ведькал В. А.,

кандидат історичних наук,

*доцент кафедри цивільного, господарського та трудового права
Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара*

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ КОМЕРЦІЙНОЇ КОНЦЕСІЇ

CIVIL ASPECTS OF REGULATION OF COMMERCIAL CONCESSION AGREEMENTS

У статті розглядаються питання цивільно-правового регулювання комерційної концесії в Україні. Висвітлюються проблеми чинного законодавства в цій сфері.

Ключові слова: комерційна концесія, франчайзинг, франчайзи, франчайзер.