

ного судна повинен надаватися невикористаний ними час відпочинку. Також особливістю праці членів екіпажу повітряного судна є і те, що під час виконання трансмеридіанних польотів (політ, що пов'язаний з перетинанням п'яти і більше часових поясів за період щоденного робочого часу), час передпольотного відпочинку та час відпочинку між рейсами (польотами) за межами базового аеропорту може бути об'єднаний і становити не менше, ніж 14 плюс 0,5 години додаткового часу на кожний часовий пояс, що перетинався. Після повернення в базовий аеропорт екіпаж ПС повинен отримати повну акліматизацію (синхронізацію біологічного годинника організму), під час якої час відпочинку повинен становити не менше, ніж кількість перетнутих за політ часових поясів помножену на 10 (при виконанні польотів у західному напрямку) або 12 (при виконанні польотів у східному напрямку).

На залізничному транспорті, як і на повітряному транспорті, існує подібна проблема щодо конкретизації чіткого визначення часу щоденного (міжзмінного) відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України. Аналізуючи норми Наказу Укрзалізниці від 10 березня 1994 р. № 40-Ц "Особливості регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України", до щоденного (міжзмінного) відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту потрібно віднести: відпочинок, який надається працівникам локомотивних і кондукторських бригад в основному пункті після кожної поїздки в обидва кінці; відпочинок у поїзді, який надається працівникам залізниці, постійна робота яких протікає в дорозі; відпочинок у пункті обороту (підміні), який надається працівникам локомотивних бригад, коли час безперервної роботи в обидва кінці не вкладається в установлену тривалість безперервної роботи.

Специфічні умови роботи плаваючого складу морського і річкового транспорту відрізняються від інших видів транспорту тим, що моряк після закінчення свого робочого дня не може покинути судно, зійти на берег і йти додому відпочивати. З моменту виходу в рейс і до кінця рейсу всі працівники знаходяться на судні. Тому робочий час моряка нерідко перевищує юридично встановлену норму. Так, Положенням про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженим наказом Міністерства Інфраструктури України від 29 лютого 2012 р. № 135, часом щоденного відпо-

чинку членів екіпажу вважаються перерви між окремими вахтами за встановленими графіками, при цьому одна з перерв повинна забезпечувати восьмигодинний безперервний відпочинок. Тривалість щоденного відпочинку членів екіпажів морських суден та суден внутрішнього плавання має становити від 12 до 16 годин залежно від установленого графіком тривалості вахт.

Певні особливості правового регулювання часу щоденного відпочинку працівників автомобільного транспорту передбачені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340 "Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів" та наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 06 грудня 2004 р. № 217 "Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса".

Отже, можна дійти висновку, що диференціація правового регулювання часу щоденного відпочинку окремої категорії працівників транспорту зумовлена специфікою виконання трудової функції (безперервність перевезень) та наявністю наступних його рис: 1) право на відпочинок не повністю реалізується, оскільки працівник обмежений місцем відпочинку, наприклад, покинути судно, яке знаходиться в морі, покинути автомобіль, зійти з потягу та інше; 2) відпочинок проходить поза місцем постійного проживання (судно, у пункті обороту, за межами базового аеропорту тощо); 3) його тривалість не завжди конкретизована, наприклад, може зменшуватися до 8 годин.

УДК 347

Старицька О.О.,
старший викладач,
Польська М.О.,
магістрант,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПЛЮРАЛІЗМ ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНУ "КОМУНАЛЬНІ ПОСЛУГИ"

Термін "комунальні послуги" міцно закріпився в юридичній термінології, лексиконі професіоналів, а також у щоденному вжитку мільйонів громадян нашої держави, які ототожнюють ці послуги з централізованим постачанням холодної та гарячої води, газо- та електропостачанням, водовідведенням.

Дефініція "послуга" межує на стику двох наук – економіки та права і розглядається як економічна і юридична категорія. Причому, послуга в економічному розумінні є більш широкою категорією у порівнянні з її юридичним розумінням.

Як показує аналіз юридичної літератури та наукових публікацій, в цивільно-правовій науці поняття "комунальні послуги" не розроблено належним чином. Його зміст сприймається як аксіома, без відповідного наукового обґрунтування.

Як правова категорія, послуга – це вид суспільного блага, за допомогою якого задовольняються потреби шляхом вчинення суб'єктом дій (здійснення діяльності), у корисних властивостях яких і полягає суб'єктивний інтерес особи [2, с. 95]. Послуга може задовольняти потреби як однієї особи, так і групи осіб; бути спрямованою на зміну об'єктів природи і речей, на саму людину, а також на зміну суспільних відносин [7, с.12].

У цивільному праві послуги розглядаються як окремий вид об'єктів цивільних прав (ст. 177 ЦК), що відрізняються від інших об'єктів (речей, результатів робіт, нематеріальних об'єктів тощо) [3].

Закон України "Про житлово-комунальні послуги" від 24.06.2004 р. визначає комунальні послуги як результат господарської діяльності, спрямованої на задоволення потреби фізичної чи юридичної особи у забезпеченні холодною та гарячою водою, водовідведенням, газо- та електропостачанням, опаленням, а також вивезення побутових відходів у порядку, встановленому законодавством. ідентичне визначення дається в правилах утримання жилих будинків та прибудинкових територій, затверджених наказом Держжитлокомунгоспу України від 15.05.2005 р. № 76.

Дослідивши наукову літературу, ми з'ясували, що Є.А. Багрянцева вважає, що послугу в одних випадках можна характеризувати як результат діяльності, в інших – як саму діяльність, в третіх – сукупність діяльності і результату [2, с. 37 – 40]. А на думку Р. М. Гейнца, визначаючи термін "комунальні послуги", законодавець виходить із того, що задоволення потреб населення в таких ресурсах як холодна і гаряча вода, газ тощо здійснюється з використанням інфраструктури, яка перебуває у віданні міського (комунального) господарства, а також тим, що сьогодні господарською діяльністю в даному секторі економіки більшою мірою займаються суб'єкти господарювання однієї форми власності – комунальні комерційні і некомерційні підприємства, комунальні установи тощо [5].

Вільна енциклопедія (Вікіпедія) надає наступне визначення "комунальних послуг" – це результат господарської діяльності, спрямованої

на забезпечення умов проживання та перебування осіб у жилих і нежилых приміщеннях, будинках і спорудах, комплексах будинків і споруд відповідно до нормативів, норм, стандартів, порядків і правил.

Звертаючись до економічного словника, ми знайшли наступне визначення комунальних послуг: це послуги, які надаються населенню для підтримки та забезпечення побутових умов за місцем проживання [8, с.335]. Приміщення житлового будинку, які призначені для забезпечення його експлуатації і побутового обслуговування населення за місцем проживання називаються допоміжними приміщеннями. До них відносяться сходові клітки, вестибюлі, перехідні шлюзи, позаквартирні коридори, колясочні, комори, сміттєзбірні камери, горища, підвали, шахти тощо [6].

На підставі вищезазначеного, можна дійти висновку, що комунальна послуга – це вид суспільного блага, за допомогою якого задовольняються потреби населення у підтриманні належного санітарно-гігієнічного, технічного стану будинків і споруд та прибудинкових територій.

Література

1. Закон України "про житлово-комунальні послуги" від 24.06.2004 р. //Відомості Верховної Ради.– 2004.– № 47.– С. 514.
2. Багрянцева Е.А. К вопросу о неоднозначности толкования категории "услуга" // Актуальные проблемы современной науки.– 2004.– №1.– С.37- 40.
3. Борисова В. І., Баранова Л. М., Жилінкова І. В. та ін.; За заг. ред. В. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Цивільне право. Навч. посіб.– Т.2 [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.big-lib.com/book/45_Civilne_pravo_Ukraini_/4870_1_Ponyattya_poslygi_ta_dogovoriv_pro_nadannya_poslyg.
4. Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг/ Васильєва В.А. [монографія].– Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаніка, 2006.– 346 с.
5. Гейнц Р. М. Комунальна послуга як правова категорія [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/apvchzu/2009_21/autors/geints.pdf
6. ДБН В.2.2-15-2005. Будинки і споруди. Житлові будинки. основні положення. на заміну СНІП 2.08.01-89, ДБН 79-92. введені 01.01.2006.– К., 2005.– 36 с.
7. Кротов М. В. Обязательство по оказанию услуг в советском гражданском праве/ М.В. Кротов.– Л., 1990.– 108 с.

8. Мочерний С.В. Економічний словник: у 2-х т.– Т.1/ За ред. С.В. Мочерного та кол. авторів [Ларіна Я.С., Устинко О.А., Юрій С.І.]– Львів: Світ, 2005.– 616 с.

УДК 347.824.2

Супрун Л. В.,
адвокат,
м. Київ, Україна

ПРАВА ПАСАЖИРІВ У РАЗІ ВІДМОВИ АВІАКОМПАНІЇ У ПОСАДЦІ ЗА ЗАКОНОДАСТВОМ ЄС

У цій доповіді ми розглянемо права пасажирів у разі відмови авіаперевізника у посадці (так званий "overbooking"), коли аеропорт відправлення знаходиться на території країни – члена ЄС або у третій країні, за умови, що пунктом призначення є аеропорт держави-члена ЄС та авіаперевізником є авіакомпанія країни ЄС. Це питання врегульовано Регламентом ЄС № 261/2004 "Щодо встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажиром у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу та про відміну Регламенту ЄС № 295/91". Цей Регламент було прийнято Європейським парламентом та Радою ЄС 11 лютого 2004 р. Він набрав чинності 17 лютого 2005 р. (далі – Регламент).

Як відомо, договір авіаперевезення є договором приєднання. Відповідно до ч. 1 ст. 634 Цивільного кодексу України договором приєднання є договір, умови якого встановлені однією із сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому. Друга сторона не може запропонувати свої умови договору [2]. Це означає, що клієнт не може запропонувати інші умови перевезення, ніж ті, які запропоновані авіакомпанією. Він або купує білет на цих умовах або відмовляється. Як не дивно, практика "overbooking" є цілком законною. Пасажиру не має сенсу звертатися до суду на дії авіакомпанії, пов'язані з відмовою авіакомпанії у посадці. Все, що залишається клієнту – забезпечити реалізацію своїх прав в умовах "overbooking". "Overbooking" – ситуація, коли заброньованих та викуплених квитків виявляється більше, ніж місць у літаку. Причиною "overbooking" є небажання авіакомпаній мати вільні місця у літаку під час польоту. Особливо практика "overbooking" відчувається у святкові дні та у період відпусток, коли переважна більшість пасажирів все – таки з'являється на реєстрацію

рейсу. У таких випадках відповідно до ст. 4 Регламенту авіаперевізник спочатку звертається до добровольців, які готові відмовитися від свого бронювання в обмін на певні пільги на умовах, які погоджуються між зацікавленими пасажиром та авіакомпанією [1]. Крім того, таким пасажиром пропонується повернення повної вартості квитка протягом семи днів, пересадка на інший маршрут до кінцевого місця призначення за першої ліпшої можливості або на більш пізню дату, за наявності вільних місць. Якщо кількість добровольців виявляється недостатньою для того, щоб забезпечити можливість посадки інших пасажирів, які мають заброньовані квитки, то авіаперевізник має право відмовити пасажиром у посадці проти їхньої волі. У такій ситуації пасажиром виплачується компенсація у таких розмірах:

- a. 250 євро – за маршрут до 1500 км;
- b. 400 євро – за авіарейси всередині ЄС, маршрут яких перевищує 1500 км та до всіх інших авіарейсів, маршрут яких становить 1500-3500 км;
- c. 600 євро – до всіх інших авіарейсів.

Якщо пасажир пропонується пересадка до кінцевого пункту призначення на інший авіарейс, час прибуття якого не перевищує запланованого часу прибуття первинного заброньованого авіарейсу, сума грошової компенсації може бути зменшена на 50%. До того ж пасажир має право на повернення повної вартості квитку протягом семи днів, пересадку на інший маршрут до кінцевого місця призначення за першої ліпшої можливості або на більш пізню дату, за наявності вільних місць, та повний асистанс (надання пасажиром прохолоджувальних напоїв та їжі із урахуванням часу очікування; права на два безкоштовні телефонні дзвінки або безкоштовно відправити дві телеграми, два листи за допомогою факсимільного зв'язку або на два повідомлення електронною поштою. Якщо новий авіарейс, на який було змінено попередній, буде здійснено як мінімум на наступний день після відміненого авіарейсу, пасажир має право на безкоштовне поселення у готелі та на безкоштовний транспорт між аеропортом та готелем). У попередньому Регламенті ЄС № 295/91 було передбачено право на один телефонний дзвінок та (або) повідомлення телексом або телефаксом у пункт призначення та не передбачалося право на безкоштовний транспорт між готелем та аеропортом.

Звичайно, що у випадку "overbooking" бувають ситуації, коли пасажир може бути переведено до більш високого чи, навпаки, більш низького класу. Якщо пасажир було переведено до вищого класу порівняно із тим, на який було придбано квиток, то таке переведення відбувається