

Шереметьевский профсоюз летного состава

Информационные материалы

Дополнительный отпуск для членов экипажей - не только мера защиты здоровья, но и мера упреждающая - профилактическая и восстановительная. Она направлена на защиту здоровья пилотов, напрямую влияет на их работоспособность и, соответственно, на безопасность пассажиров, а также наземных объектов.

1. Раннее в Минтрансе России возникла идея проведения опросов среди летного состава о частичной замене дополнительного отпуска денежной компенсацией. Считаем такую постановку вопроса некорректной. Субъективное мнение самих пилотов, на которое может повлиять и чисто финансовая мотивация, не может превалировать над мнением ученых, обосновавших в свое время необходимость предоставления дополнительных отпусков членам воздушных экипажей. В ст. 126 Трудового кодекса (ТК) РФ прямо указывается на недопустимость замены денежной компенсацией ежегодного основного оплачиваемого отпуска и ежегодных дополнительных оплачиваемых отпусков работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, за работу в соответствующих условиях, за исключением выплаты денежной компенсации за неиспользованный отпуск при увольнении

2. Теперь речь идет о сокращении дополнительного отпуска с 42 дней до 7. Этот дополнительный отпуск – 42 дня при налете более 500 часов в год был обоснован исследованиями летной работы, на которые в Советском союзе ушло около 20 лет. Он предоставляется за работу в особых условиях, которые обусловлены также вредными и опасными факторами. Это право на дополнительный отпуск членам летных экипажей определено Приказом Министерства гражданской авиации СССР № 50 от 13.03.1986 года, который действует и по настоящее время. **Установленная норма дней отпуска - это необходимость сохранения здоровья и лётного долголетия пилотов. И любое изменение должно основываться исключительно на медицинских исследованиях.**

Сравнительный анализ по отпускам пилотов в мире

Действительно, во многих зарубежных авиакомпаниях количество дней отпуска у летного состава меньше, но принимать во внимание необходимо не просто количество дней отпуска, а количество дней отдыха в год.

Так, авиакомпания **Korean Air** предоставляет пилотам отпуск продолжительностью 24 дня плюс ежемесячно девять выходных подряд, чтобы летчик мог посетить семью, плюс три дня на дорогу. Простая арифметика показывает, что в итоге получается **156 дней**. Кроме этого, в те 18 дней, что пилот находится на дежурстве, у него есть по 2-3 выходных, что дополнительно добавляет 20-30 дней отдыха в год. Получаем **176-186 дней** отдыха за год.

Китайские авиакомпании заключают с летчиками контракт, по условиям которого каждые шесть недель работы чередуются с четырьмя неделями отдыха. Таким образом, за год набирается 20 недель отпуска, т.е. **140 дней**. Даже если считать, что в рабочие недели будет по одному выходному, то это дополнительно еще 32 дня. Всего получим **172 дня** отдыха в год.

В ведущих **американских авиакомпаниях** кроме месячного отпуска гарантируется 12 выходных в месяц при продолжительности месяца до 30 дней включительно и 13 – при продолжительности 31, что приводит к суммарному отдыху в год продолжительностью **167-180 дней**.

Вывод прост: даже ныне существующая система отпусков и выходных в нашей стране не может конкурировать с зарубежными. Наши пилоты отдыхают на 50-60 дней в год меньше, чем пилоты зарубежных (азиатских) компаний.

Сравнительный анализ по количеству отпусков пилотов и «офисных» работников

Теперь давайте **сравним, сколько отдыхает пилот и "обычный" работник, трудящийся по пятидневке**. Второй имеет 28 дней отпуска по ТК РФ плюс 12 дней государственных праздников. К этому надо прибавить оставшиеся еженедельные выходные: 48 недель по два выходных - это 96.

Складываем:

$$28 + 12 + 96 = 136.$$

Столько **дней** отдыха в год имеет человек, работающий по пятидневке в допустимых условиях труда.

Пилот, как и любой другой работник, имеет 28 дней основного отпуска по ТК РФ и от 7(семи) до 42 календарных дней дополнительного отпуска за особый характер работы. Налетавший более 500 ч в год пилот имеет суммарный отпуск 70 дней - два месяца и 10 дней. Оставшееся время года - 9 месяцев и 20 дней - он работает. Таким образом, его время работы составляет 295 дней (42 недели и один день).

Приказ Минтранса России от 21.11.05 № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» позволяет работать по графику 6/1. Тогда у пилота появляется еще 42 дня выходных.

Суммируем:

$$28 + 42 + 42 = 112 \text{ дней.}$$

Если 5 выходных в месяц, то 118 дней отдыха в год, если 6, то 128. Столько в год отдыхает человек, работающий во вредных, опасных условиях труда и имеющий особый характер работы.

Таким образом, пилоты отдыхают меньше, чем «обычные» работники на 8-24 дня в год.

Особый характер труда ЧЭВС

Один из важнейших признаков особого характера труда - вынужденный темп работы в условиях жесткого дефицита времени с необходимостью выполнения в единицу времени многократных, разнообразных действий в строгой последовательности, с повышенной точностью, при невозможности не только остановить, но и замедлить процесс.

Использование в авиации лайнеров нового поколения не отменяет воздействия на организм пилота таких явлений, как измененная гравитация, перепады атмосферного давления и др. Отрыв человека от земли - это специфический критерий, который отличает работу членов экипажей воздушного судна и определяет особый характер труда летного состава.

Уменьшение воздействия особых условий труда на членов экипажей достигается введением обязательных реабилитационных мероприятий, **увеличенной продолжительностью отдыха между выполнением полетов, обязательным ежегодным санаторно-курортным лечением, увеличенной продолжительностью ежегодного отпуска. Данный фактор неустраним, не зависит от уровня автоматизации управления и степени оснащенности и оборудования**

Так, если работник пользуется дополнительным отпуском за работу **в особых условиях**, что подразумевает **потенциально опасные и вредные факторы внешней среды, тяжелые условия труда, напряженность трудового процесса**, то нет необходимости и целесообразности предоставлять ему отпуск по другим основаниям.

Дополнительный отпуск членам экипажей воздушного судна фактически определен только ст. 118 ТК РФ за особый характер работы. На данную категорию работников не распространяется право на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда.

Контроль за исполнением законодательства

Фактически пилоты в РФ летают более 900 часов в год, а отдыхают меньше 70 дней. Работа без отдыха – это фактор риска в СУБП, но и чисто экономический фактор - уход подготовленного летного состава в другие авиакомпании, раннее списание по состоянию здоровья.

В авиакомпании «ЮТэйр» нашли способ решить проблему отпусков для летного состава. Пилотам, у которых задолженность по отпускам 100 дней, предлагается подавать заявления об увольнении по собственному желанию с последующим обратным приемом на работу.

Регулирование

В письме Минтранса ВО-22/16617 от 14.11.2017 г. порядок предоставления отпуска за работу в особых условиях конкретному работнику предлагается определять в коллективных договорах или локальных нормативных актах.

Из-за слабости и отсутствия профсоюзов в большинстве авиакомпаний недопустимо количество дней отпуска отдавать на откуп КД.

ВЫВОДЫ:

Правомочность применяемого порядка, условий и нормативов подтверждена решением Верховного Суда РФ. Попытки пересмотреть право пилотов на дополнительный отпуск предпринимаются не впервые. 30 января 2013 г. решением Верховного Суда РФ № АКПИ12-1305 приказ МГА СССР № 50 от 13.03.86 был признан действующим и соответственно обязательным к исполнению.

Считаем преждевременным, недопустимым и даже опасным поднимать вопрос о сокращении количества предоставляемых членам экипажей дней дополнительного отпуска в условиях, когда отсутствует современная нормативная правовая база, регулирующая вопросы режима труда и отдыха и реализующая стандарты и рекомендации ИКАО.

В частности, не проработаны вопросы реализации программы по контролю утомляемости членов экипажей ВС ГА; невозможно объективно оценить условия труда членов экипажей из-за отсутствия особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов ГА, а также из-за отсутствия научного подхода для обоснования изменения времени отдыха данной категории работников.

Нельзя забывать, что на кону не только работоспособность и здоровье летчиков, но и то, во имя чего каждый день прикладывают огромные усилия тысячи людей - пилотов, бортпроводников, авиадиспетчеров, механиков и других работников аэропортов. Это - безопасность полетов, безопасность авиапассажиров, наших сограждан. **Никакие материальные интересы работодателя не могут стоять выше этого. Вопросы режима труда и отдыха должны быть основаны на медицинских исследованиях.**