



**ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ
ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА**
Sheremetyevo cockpit Personnel association



141425, г. Москва, Международное шоссе 28-Б, стр.1,
Б/Ц «Скайпоинг» корп. Альфа, офис 1204/3
Тел/факс: +7(495) 995-16-78
э/почта: shpls@mail.ru, сайт: <http://www.shpls.org>, штык.рф

«26» августа 2024 г.

№ *32*

Руководителю Федеральной службы по
надзору в сфере транспорта
(Ространснадзор)
В.Ф. Басаргину

Уважаемый Виктор Фёдорович!

В МРПС «ШПЛС» поступила информация, что ПАО «Аэрофлот» представило пилотам для ознакомления Приказ №232 от 17 мая 2024 года «Об установлении компенсационной доплаты командирам воздушных судов и вторым пилотам летного отряда воздушных судов B737, B777 и A330/350 департамента производства полетов за время ожидания вылета в аэропортах базирования» (далее - Приказ №232). Приказ №232 устанавливает компенсационную доплату до 31.12.2024. Ранее ПАО «Аэрофлот» были выпущены аналогичные приказы от 26.05.2023 №245 и № 24 от 24.01.2024 г. с короткими сроками действия. Вместе с приказами пилотам B777, B737 и A330/350 предлагается подписать дополнительные соглашения к трудовым договорам, согласно которым для пилотов B777 пункт 1.2 имеет следующую формулировку: «1.2. Место работы: департамент производства полетов. Аэропорты пребывания/базирования, г. Химки Московской области, г. Санкт-Петербург, г. Петропавловск-Камчатский, г. Красноярск, г. Южно-Сахалинск, г. Новосибирск, г. Владивосток, г. Хабаровск, г. Анталья (Турция), г. Стамбул (Турция), г. Мале (Мальдивы), г. Дейли (Индия), г. Хургада (Египет), г. Шарм-Эль-шейх (Египет), г. Дубай (ОАЭ), г. Пхукет (Тайланд), г. Бангкок (Тайланд), г. Пекин (Китай), г. Шанхай (Китай), г. Гуанчжоу (Китай), г. Порт-Луи (Маврикий), Гоа (Индия), г. Виктория (Сейшелы), г. Чэнду (Китай). Аналогичное дополнительное соглашение с августа 2023 ПАО «Аэрофлот» вынуждал подписывать пилотов B737 где п.1.2 изложен в следующей редакции: «1.2. Место работы: департамент производства полетов. Аэропорты пребывания/базирования, г. Химки Московской области, г. Санкт-Петербург, г. Казань, г. Красноярск, г. Иркутск, г. Екатеринбург, г. Новосибирск, г. УФА, г. Самара, г. Горно-Алтайск, г. Владивосток, г. Хабаровск, г. Анталья (Турция), г. Стамбул (Турция), г. Бодрум (Турция), г. Даламан (Турция), г. Каир (Египет) г. Дубай (ОАЭ), г. Пхукет (Тайланд), г. Бангкок (Тайланд)».

По вопросу правомерности действий ПАО «Аэрофлот» по включению 20 аэропортов пребывания/базирования в трудовые договоры пилотов B737 профсоюз просил провести проверку исх. от 24.08.2023 №53 (вх. НП-ВХ-33743 от 29.08.2023). Вы отказали в проверке ссылаясь на то, что в ответах, по данному запросу, поступивших от ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия» отсутствует информация о фактическом

нарушении продолжительности рабочего времени членов летных экипажей, а также об отсутствии у контрольного надзорного органа информации о непосредственной угрозе жизни и тяжкого вреда здоровью. Профсоюз не может предоставить ФИО пилотов, чьи права нарушены, так как работники опасаются давления и санкций со стороны работодателя. 29.06.2023 МРПС «ШПЛС» направлял аналогичное обращение в РОСАВИАЦИЮ и получил ответ, что агентство также разделяет позицию профсоюза и усматривает в действиях ПАО «Аэрофлот» нарушения трудового законодательства и Приказа Минтранса № 139.

В п.3 Приказа №232 указано «заместителю генерального директора-летному директору обеспечить: учет времени ожидания работников, которым устанавливается компенсационная доплата в соответствии с пунктом 1 настоящего приказа, в табелях учета рабочего времени, при этом отражать в таблице учета рабочего времени членов летных экипажей время ожидания, за исключение аэропортов Москвы, буквенным кодом «РО» (цифровой код в системе SAP4701 – для ВС Б737, 4702-для ВСБ777, 4703-для ВС А330/350). **Время ожидания в аэропортах базирования в норму рабочего времени не включается (норма времени не корректируется)**, учитывается в размере одного часа за каждые 4 часа времени пребывания в аэропорту базирования с момента окончания послеполетных работ до начала предполетной подготовки в соответствии с технологическим графиком послеполетных работ экипажа и технологического графика подготовки летного экипажа...». Таким образом, пилотов вынуждают подписать дополнительное соглашение к трудовому договору, согласно которому у них становится 20 аэропортов базирования, а время ожидания в этих аэропортах базирования в норму рабочего времени согласно Приказу №232 не включается, приказ регламентирует лишь только учет времени для расчета компенсационной доплаты. Это прямое нарушение трудового законодательства, в частности ст. 91 ТК РФ согласно работодателю обязан вести учет рабочего времени, фактически отработанного каждым работником. При этом под рабочим временем понимается время, в течение которого работник должен исполнять трудовые обязанности. Приказом Минтранса РФ №139 утверждено «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации», которое устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов. Нормы Положения являются обязательными при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (далее - РПП), составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов. В Приказе Минтранса №139 уже даны понятия всем рабочим процессам, которые выполняет пилот. Приказ №232 нарушает эти нормы и вводит самостоятельно дополнительное понятие «время ожидания вылета в аэропортах базирования», которое в норму рабочего времени не включает (норму времени не корректирует).

Пилоты относятся к работникам, у которых производственный процесс связан с повышенной опасностью. Сопутствующей причиной во многих авиакатастрофах является переутомление пилотов. 24 ноября 2019 года во время исполнения своих служебных обязанностей, обусловленных заключенным трудовым договором с ПАО «Аэрофлот», при выполнении рейса SU1546 от сердечной недостаточности второй пилот Дамир Чиргазиевич Ахметов скончался. В связи со смертью Ахметова Д.Ч. Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по центральному Федеральному округу федеральной службы по надзору в сфере транспорта была организована внеплановая документальная проверка и были выявлены многочисленные нарушения ПАО «Аэрофлот» в частности:

- 1) не выполнялись требования пункта 15 главы 6 Приказа Минтранса №139
- 2) в 2019 году ежемесячно в таблице рабочего времени не учитывалось время ожидания вылета во внебазовом аэропорту. В нарушении требований в таблице рабочего времени не учитывалось в полном объеме рабочее время.

3) в таблице учета рабочего времени не учтена продолжительность рабочего времени при перемещении в качестве пассажира

4) выявлены многочисленные поквартальные переработки Ахметова Д.Ч. и другие существенные нарушения, которые не могли не сказаться на состоянии и здоровье умершего.

29 июля 2024 года пилоту «Аэрофлота» стало плохо во время рейса Москва-Астана. Подлетая к Магнитогорску, КВС запросил вынужденную посадку в Уфе. Из материалов, опубликованных в СМИ известно, что у второго пилота закружилась и заболела голова и помутнело в глазах. Сообщалось, что это произошло на фоне утомления и недостаточного отдыха. После приземления пилот был доставлен в больницу. Насколько известно профсоюзу пилот подписал дополнительное соглашение о многобазовости, которое составлено для обхода законодательства о соблюдении производственной нормы в учетный период при 36-ти часовой рабочей неделе. Этот случай является явной угрозой жизни и здоровью этому пилоту, а неполноценный экипаж в свою очередь - угрозой для всех находящихся на борту.

Еще одним подтверждением несоблюдения ПАО «Аэрофлот» ТК РФ и Приказа Минтранса №139 служит представленный для ознакомления документ с перечнем рейсов для типов ВС Б737 и А-320 где увеличена продолжительность рабочего времени до 13 часов и сокращен отдых на базе до 24 часов. Так согласно п. 59 Приказа Минтранса № 139 «По согласованию с представителями работников, в базовом и внебазовых аэропортах продолжительность ежедневного отдыха, в зависимости от продолжительности завершённой полетной смены, может быть сокращена до значений минимального ежедневного времени отдыха, указанных в приложении N 6 Положения с соблюдением норм, установленных пунктами 56, 58 настоящего Положения.». Согласно п. 3 Приказа Минтранса №139 «Эксплуатант разрабатывает положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей в соответствии с нормами настоящего Положения, и включает в РПП с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы членов летных и кабинных экипажей (далее - представители работников)» Согласно информации содержащейся в представленном документе он согласован с какой-то ППО. Вопрос с какой ППО и на каком основании? Подписан документ Председателем ЕПО Н.В. Изосимовым. Единый представительный орган согласно ст. 36 ТК РФ создается для ведения коллективных переговоров, разработки единого проекта коллективного договора и заключения коллективного договора (далее - единый представительный орган). Единый представительный орган не наделен правом согласовывать минимальный отдых, графики работы, положения РПП. ЕПО для согласования данного документа, в который входят, в том числе и представители МРПС «ШПЛС», не собирался. Более того, после увеличенной продолжительности полётной смены, согласно представленному документу, при выполнении рейсов увеличенным составом (3 пилота) на базе указано время отдыха 24 часа, что противоречит п. 55 Приказа Минтранса №139, согласно которому «нормальная продолжительность времени отдыха между полетными сменами должна составлять не менее двойной продолжительности завершённой полетной смены, т.е. 26 часов. Тем самым работодатель с помощью нелегитимного представителя работников увеличивает продолжительность полётной смены и одновременно уменьшает продолжительность отдыха между полётными сменами. И всё это делается «с целью снижения утомляемости, обеспечения достаточного уровня безопасности». Пункт 3.1.6 Приложения 1 Коллективного договора ПАО «Аэрофлот» гласит «...Сокращение продолжительности ежедневного отдыха в базовом аэропорту производится по согласованию с представителями работников». Представить документы с кем и когда согласован минимальный отдых Н.В. Изосимов при обращении пилотов в устной форме не смог. Более того документ разработан для двух типов самолетов Б737 и А320. Согласно п. 22 Приказа Минтранса №139 «Выполнение полетов увеличенным составом экипажа может

осуществляться только при условии обеспечения дополнительных членов экипажа в салоне пассажирского или грузового воздушных судов специальными местами, оборудованными креслами с возможностью быстрого доступа к кислородному оборудованию, при этом с учетом конструктивных особенностей конкретного воздушного судна кресла в салоне пассажирского воздушного судна должны быть изолированными от пассажиров». Конструктивные особенности Б737 и А320 используемых в «Аэрофлоте» не предусматривают вообще мест для отдыха, изолированных от пассажиров. Документ совершенно незаконный, противоречит действующему трудовому и федеральному авиационному законодательству.

В настоящее время ни работодателями, ни самими работниками не соблюдается режим труда и отдыха летного состава, так как основной задачей работодателя является извлечение прибыли, а заработанная плата пилотов, объявленная повременной, по сути является сдельно-премиальной. Государство, а не эксплуатант должно устанавливать норму времени отдыха пилотов. В данном случае необходимо пресечь попытку ПАО «Аэрофлот» обойти нормы трудового законодательства и Приказа Минтранса №139. От этого напрямую зависит безопасность полетов, жизнь и здоровье членов экипажей воздушных судов и миллионов пассажиров и людей на земле.

На основании вышеизложенного прошу Вас:

1. провести проверку в отношении соблюдения норм труда и отдыха пилота, отстранённого по состоянию здоровья после вынужденной посадки рейса в Уфе в период с 01.05.2024 по 29.07.2024;
2. провести проверку по учёту рабочего времени всех пилотов, подписавших дополнительные соглашения по многобазовости;
3. запретить «Аэрофлоту» выполнение рейсов 1970/1971, 2132/3133, 1894/1895, 1982/1983, 1494/1495 с нарушением положения Приказа Минтранса №139 на ВС Б737 и А320.

Приложение:

1. Копия Приказа №232 от 17 мая 2024 года «Об установлении компенсационной доплаты командирам воздушных судов и вторым пилотам летного отряда воздушных судов Б737 и Б777 департамента производства полетов за время ожидания вылета в аэропортах базирования» на 2 л.

2. Копия Приказа №24 от 24 января 2024 года «Об установлении компенсационной доплаты командирам воздушных судов и вторым пилотам летного отряда воздушных судов Б737 и Б777 департамента производства полетов за время ожидания вылета в аэропортах базирования» на 1 л.

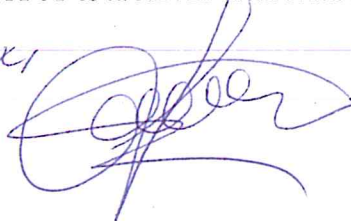
3. Копия Приказа №245 от 26 мая 2024 года «Об установлении компенсационной доплаты командирам воздушных судов и вторым пилотам летного отряда воздушных судов Б737 и Б777 департамента производства полетов за время ожидания вылета в аэропортах базирования» на 1 л.

4. Копия перечня рейсов с полетными сменами с 1-2 посадками, увеличенными на 1 час на 1 л.

5. Копия ответа РОСАВИАЦИИ от 24.07.2023 исх. 30737/01 на 2л.

6. Копия ответа РОСТРАНСАДЗОРА от 09.10.2023 исх.6.1.14-1867 на 1 л.

Президент МРПС «ШПЛС»

С уважением


И.В. Дельдюзов