

№П\П	Текущая редакция Приказа Минтранса №139	Проект Особенности
1	<p>Пункт 3 Нормы настоящего Положения являются обязательными при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (далее - РПП), составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.</p> <p>Эксплуатант разрабатывает положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей в соответствии с нормами настоящего Положения, и включает РПП с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы членов летных и кабинных экипажей (далее - представители работников).</p>	<p>Пункт 2 Особенности являются обязательными при разработке работодателем локального нормативного акта, устанавливающего режимы рабочего времени и времени отдыха членов летных экипажей и членов кабинных экипажей (далее – члены экипажей), внешних пилотов, диспетчеров УВД и специалистов по техническому обслуживанию, а также при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (далее – РПП), составлении графиков работы (сменности) членов экипажей, внешних пилотов, диспетчеров УВД, специалистов по техническому обслуживанию (за исключением специалистов по техническому обслуживанию, работающих вахтовым методом) и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.</p> <p>Графики работы (сменности) составляются работодателем с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз, представляющий интересы членов экипажей, внешних пилотов, диспетчеров УВД и специалистов по техническому обслуживанию, а при его отсутствии с иным представительным органом указанных лиц (далее – представители работников), и доводятся до сведения работников не позднее чем за один месяц до введения их в действие.</p>

2	<p>Пункт 3, абзац 2 Эксплуатант разрабатывает положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей в соответствии с нормами настоящего Положения, и включает РПП с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы членов летных и кабинных экипажей (далее - представители работников).</p>	<p>Пункт 2, абзац 2 Графики работы (сменности) составляются работодателем с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз, представляющий интересы членов экипажей, внешних пилотов, диспетчеров УВД и специалистов по техническому обслуживанию, а при его отсутствии с иным представительным органом указанных лиц (далее – представители работников), и доводятся до сведения работников не позднее чем за один месяц до введения их в действие.</p>
3	<p>Пункт 6, абзац 3. Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов. Исключением являются случаи применения суммированного учета рабочего времени, установленные пунктом 7 настоящего Положения.</p>	<p>Пункт 5, абзац 3. Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа, внешнего пилота не может превышать 8 часов, за исключением случаев применения суммированного учета рабочего времени в соответствии с пунктом 6 Особенности.</p>
4	<p>Пункт 8, абзац 2 В других случаях привлечение к сверхурочным работам допускается с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работников для выполнения полетов, связанных с перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты (далее - транспортные полеты) и полетов при выполнении авиационных работ.</p>	<p>Пункт 7, абзац 2 В других случаях привлечение к сверхурочным работам членов экипажей, внешних пилотов допускается с письменного согласия члена экипажа, внешнего пилота с учетом ограничений в медицинском заключении члена летного экипажа или внешнего пилота и с учетом мнения представителей работников для выполнения полетов, связанных с перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты (далее – транспортные полеты), и полетов при выполнении авиационных работ.</p>

5	<p>Пункт 9, подпункт б) Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает: б) время с начала запуска двигателя (двигателей) на воздушном судне перед взлетом до момента выключения двигателя (двигателей) после окончания полета - для самолетов, и с момента начала вращения лопастей несущих винтов и до момента их полной остановки - для вертолетов (далее - полетное время);</p>	<p>Пункт 8, подпункт б) Период рабочего времени членов экипажей, внешних пилотов с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее – полетная смена) включает: б) полетное время, которое исчисляется: в случае выполнения полетов на самолетах – общее время от начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета;</p>
6	<p>Пункт 9, подпункт д) Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает: д) время послеполетных работ с момента окончания полетного времени до момента окончания полетной смены (завершение послеполетных работ) в соответствии с РПП;</p>	<p>Пункт 8, подпункт г) Период рабочего времени членов экипажей, внешних пилотов с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее – полетная смена) включает: г) время послеполетных работ, исчисляемое со времени окончания полетного времени до окончания полетной смены (завершения послеполетных работ) в соответствии с РПП (время послеполетных работ может не включаться в полетную смену и учитываться в рабочем времени учетного периода на основании локального нормативного акта работодателя, принятого с учетом мнения представителей работников;)</p>
7	<p>Пункт 9, подпункт е) е) время стоянки во внебазовых аэропортах при промежуточных посадках без смены экипажа и предоставления условий для отдыха в гостинице или специальном помещении для отдыха, обеспечивающих возможность полноценного отдыха без отвлекающих факторов и соответствующих действующим санитарно-гигиеническим требованиям (далее - условия для отдыха);</p>	<p>Пункт 8, подпункт д) д) время стоянки ГВС вне места постоянной работы (далее – внебазовый аэропорт) при промежуточных посадках без смены экипажа и предоставления условий для отдыха в гостинице или специальном помещении для отдыха, обеспечивающих возможность отдыха (далее – условия для отдыха);</p>

8	<p>Пункт 11 Продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц, 240 часов в квартал, 800 часов за календарный год.</p> <p>Пункт 12. Продолжительность полетного времени, установленная пунктом 11 настоящего Положения, с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работника может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.</p>	<p>Пункт 10 Продолжительность полетного времени членов экипажей и внешних пилотов при выполнении полетов на всех типах ГВС не может превышать 90 часов в течение последовательных 30 календарных дней, 270 часов в квартал, 900 часов за календарный год. Продолжительность полетного времени членов экипажей и внешних пилотов может быть ограничена медицинским заключением</p>
9	<p>Пункт 14 Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает:</p> <p>а) время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональной учебы, тренировки на тренажерах, проверки знаний, оформления полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;</p>	<p>Пункт 12 Время работы члена экипажа, внешнего пилота между полетными сменами включает:</p> <p>а) время на прохождение подготовок к полетам, разборы полетов в соответствии с РПП, профессиональную подготовку, тренировки на тренажерных устройствах имитации полета, оформление полетной и другой служебной документации;</p>
10	<p>Пункт 15 Продолжительность полетной смены минимального состава экипажа, разрешенного руководством по летной эксплуатации данного типа воздушного судна, устанавливается работодателем в зависимости от базового времени явки на вылет и количества посадок, запланированных заданием на полет.</p> <p>При этом базовым временем следует считать местное время аэропорта постоянного места работы члена экипажа (далее - базовый аэропорт) или внебазового аэропорта, если член экипажа находится во внебазовом аэропорту 48 часов и более.</p>	<p>Пункт 13, абзац 1 Продолжительность полетной смены минимального состава экипажа ГВС, разрешенного руководством по летной эксплуатации ГВС, устанавливается работодателем в зависимости от местного времени явки в аэропорт постоянного места работы члена экипажа (далее соответственно – базовое время явки, базовый аэропорт) и количества посадок ГВС, запланированных заданием на полет.</p>

11	<p>Примечание к приложению №1 * По согласованию представителями работников продолжительность полетной смены с 1-2 посадками воздушного судна может быть увеличена на один час, но не более двух раз за семь последовательных дней.</p>	<p>Пункт 13, абзац 3 По согласованию с представителями работников продолжительность полетной смены членов экипажа с 1 – 2 посадками ГВС может быть увеличена на один час, но не более двух раз за семь последовательных дней.</p>
12	<p>Положение отсутствует</p>	<p>Пункт 14 По согласованию с представителем работников максимально допустимая продолжительность полетной смены члена кабинного экипажа в течение суток (любые последовательные 24 часа) указанных в приложении № 1 к Особенностям, может превышать полетную смену летного экипажа на разницу во времени явки летного и кабинного экипажа на предполетную подготовку, но не более 30 минут, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 36 Особенностей.</p>
13	<p>Пункт 26 Время пребывания на дежурстве и в резерве в специально отведенном для этой цели помещении засчитывается в рабочее время полностью, в месте жительства - в размере не менее 25 процентов</p>	<p>Пункт 23 Время пребывания членов экипажей, внешних пилотов на дежурстве и в резерве в установленном работодателем для этой цели помещении засчитывается в рабочее время полностью, в месте жительства (месте пребывания) – в размере не менее 25 процентов.</p>
14	<p>Пункт 27 Время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается в рабочее время в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания. Во время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами не включается время еженедельного отдыха, предусмотренное полетным заданием.</p>	<p>Пункт 24 Время ожидания членом экипажа вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами начинается после окончания предоставленного члену экипажа еженедельного отдыха после завершения полетной смены, установленного пунктами 51-53, 55 Особенностей, и заканчивается за 12 часов до начала очередной полетной смены. Время ожидания членом экипажа во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается в рабочее время члена экипажа в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания. Во время ожидания членом экипажа вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается время еженедельного отдыха, предусмотренное заданием на полет.</p>

15	<p>Пункт 29, абзац 1 При выполнении полетов минимальным составом экипажа члену экипажа с его согласия полетная смена может быть разделена на две части.</p> <p>Пункт 29, абзац 3 Разделение полетной смены на части производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения выборного профсоюзного органа организации.</p>	<p>Пункт 26, абзац 1 При выполнении полетов минимальным составом экипажа члену экипажа с его письменного согласия полетная смена может быть разделена на две части с предоставлением условий для отдыха (при разделении более двух часов).</p> <p>Пункт 26, абзац 4 Разделение полетной смены членов экипажей, внешних пилотов на части производится работодателем на основании локального нормативного акта, принятого с учетом мнения представителей работников.</p>
16	<p>Пункт 34 Время перемещения (перелета или переезда) члена экипажа в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя включается в рабочее время с момента явки к месту убытия, но не менее, чем за 40 минут до убытия и до момента прибытия к месту назначения (размещения на отдых)</p>	<p>Пункт 31 Время перемещения (перелета или переезда) члена экипажа в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя включается в рабочее время со времени явки члена экипажа к месту убытия ГВС, но не менее чем за 40 минут до убытия ГВС и до времени прибытия ГВС к месту назначения.</p>
17	<p>Пункт 35 Член экипажа, перемещенный в качестве пассажира на воздушном судне, может выполнить без предоставления ежедневного отдыха полетную смену продолжительностью не более установленной пунктами 16, 17 настоящего Положения с учетом времени явки для перелета, уменьшенной на 50 процентов времени перемещения (перелета). При этом если указанной продолжительности полетной смены недостаточно для выполнения задания на полет, то задание на полет может быть выполнено только после предоставления члену экипажа ежедневного отдыха в соответствии с пунктами 55, 56, 57, 59 настоящего Положения.</p>	<p>Пункт 32 Член экипажа, перемещенный в качестве пассажира на ГВС, может выполнить без предоставления ежедневного отдыха полетную смену, продолжительностью не более установленной пунктами 13, 14 Особенностей с учетом времени явки члена экипажа для перелета, уменьшенной на 50 процентов времени перемещения (перелета). Если указанной продолжительности полетной смены недостаточно для выполнения задания на полет, то задание на полет может быть выполнено только после предоставления члену экипажа ежедневного отдыха в соответствии с пунктами 51-53, 55 Особенностей.</p>
18	<p>Пункт 51 Работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов времени для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):</p> <p>а) квартальное медицинское освидетельствование - два календарных дня;</p> <p>б) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование -</p>	<p>Пункт 47 Работодатель должен предоставить:</p> <p>а) до четырех календарных дней для прохождения членом летного экипажа, внешним пилотом обязательного медицинского освидетельствования;</p> <p>2) до двух календарных дней для прохождения членом кабинного экипажа обязательного медицинского осмотра</p>

19	<p>Пункт 59 По согласованию с представителями работников, в базовом и внебазовых аэропортах продолжительность ежедневного отдыха, в зависимости от продолжительности завершенной 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.</p>	<p>Пункт 55 По согласованию с представителями работников в базовом и внебазовых аэропортах продолжительность ежедневного отдыха членов экипажа, внешних пилотов в зависимости от продолжительности завершенной полетной смены, может быть сокращена до значений минимального ежедневного времени отдыха, указанных в приложении № 5 Особенности, с соблюдением норм, установленных пунктами 52, 54 Особенности.</p>
20	<p>Пункт 64 , абзац 1 При сменной работе и суммированном учете рабочего времени член экипажа должен производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиками работы</p>	<p>Пункт 60, абзац 1 При сменной работе и суммированном учете рабочего времени член экипажа, внешний пилот должны производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиками сменности. Работодатель ведет учет полетного и рабочего времени и времени отдыха членов экипажей и внешних пилотов ГВС.</p>
21	<p>Пункт 64 , абзац 2 Графики работы составляются работодателем с учетом мнения представителей работников не менее чем на один месяц и доводятся до сведения работников не позднее чем за месяц до введения их в действие. В случае производственной необходимости допускается изменение графиков работы с учетом мнения представителей работников, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее, чем за пять дней до введения их в действие.</p>	<p>Пункт 60, абзац 2 Графики сменности членов экипажей, внешних пилотов составляются работодателем с учетом мнения представителей работников не менее чем на один месяц и доводятся до сведения работников не позднее чем за месяц до введения их в действие. В случае производственной необходимости допускается изменение графиков сменности, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее чем за три дня до введения их в действие.</p>
22	<p>Приложение №5 Продолжительность полетных смен увеличенного состава летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)</p>	<p>Приложение №4 Продолжительность полетных смен увеличенного состава летного экипажа при выполнении транспортных полетов (в часах и минутах)</p>

Недопустимо



Существенные изменения. Требуют внимания и корректировки

Изменения. Отсутствие однозначности. Требуют корректировки

Обоснования, комментарии
<p>В соответствии с частью 2 статьи 329 ТК РФ особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта, с учетом мнения соответствующих общероссийского профсоюза и общероссийского объединения работодателей.</p> <p>В приказе Минтранса №139 с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы членов летных и кабинных экипажей (далее - представители работников) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей. В проекте Особенности в этом контексте предусматривается учет мнения выборного органа первичной профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз, только при составлении графиков работы (сменности). Что исключает дополнительный контроль при установлении положений, регламентирующих режимы работы и отдыха членов экипажей</p>

Отработано |

да

В соответствии с частью 2 статьи 329 ТК РФ особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются с учетом мнения соответствующего общероссийского профсоюза. Статьей 372 ТК РФ устанавливается порядок учета мнения выборного органа ППО при принятии локальных нормативных актов. Федеральный закон от 12.01.1996 №10-ФЗ устанавливает правовые основы создания профсоюзов, их права и гарантии деятельности, регулирует отношения профсоюзов с органами государственной власти, органами местного самоуправления, работодателями, их объединениями. **В российском законодательстве отсутствуют аналогичные нормы по иным представителям работников** (за исключением ограниченных полномочий, предусмотренных статьями 29 и 31 ТК РФ. Неоднозначность трактовки "представители работников" (включающей либо совместно выборный орган ППО и иной представительный орган указанных лиц, либо, только иной орган указанных лиц). Снижение уровня контроля за соблюдением норм Особенностей при разработке соответствующего ЛНА.

да

Применение суммированного учета рабочего времени не является основанием для увеличения продолжительности ежедневной работы. Статьей 94 ТК РФ предусмотрено увеличение максимально допустимой продолжительности ежедневной работы (смены) для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда при 36-часовой рабочей неделе - до 12 часов в случае наличия отраслевого (межотраслевого) соглашения, коллективного договора и письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому договору. Необходима корректировка в соответствии с требованиями законодательства.

да

В соответствии со статьей 99 ТК РФ привлечение к сверхурочной работе (в других случаях) допускается с письменного согласия работника и с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации. Полномочия по учету мнения - только у выборного органа ППО. Неоднозначность определения "представители работников". См. пункт 2, абзац 2 проекта

да

В проекте Особенности в полетном времени не учитывается время с момента буксировки, выталкивания, запуска двигателей, руления до исполнительного старта.

да

Недопустимо. Предусматривается возможность не учета одной из обязательных составляющих полетной смены. Искусственное увеличение продолжительности полетной смены. Повышение рисков в СУБП

да

Для исключения возможного ухудшения условий для отдыха - необходимо определение (детализация) понятий "полноценный отдых без отвлекающих факторов" и соответствующие "действующие санитарно-гигиенические требования"

Отсутствие научных обоснований для увеличения нормы продолжительности полетного времени за учетный период. В Приложении ИКАО №6 «Эксплуатация воздушных судов» Том 1 «Самолеты», в разделе 4.10 «Контроль утомляемости» определено, что государство эксплуатанта устанавливает правила в целях контроля утомляемости и эти правила основываются на научных принципах и знаниях для гарантии того, чтобы члены летного и cabinного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. Исключение возможности отказа от дальнейшего выполнения трудовых обязанностей при полетном времени 80 часов /240 часов, 800 часов членом экипажа при наличии утомления, которое может неблагоприятно повлиять на безопасность полетов. Сложность учета полетного времени за последовательных календарные дни.

да

Исключены виды работы на земле между полетными сменами: "проверка знаний", "изучение документов". Необходима приведение общего полного перечня видов работ.

да

Ликвидируется учет влияния времени явки на вылет во внебазовом аэропорту в контексте определения продолжительности полетной смены при нахождении во внебазовом аэропорту более 48 часов, что может неблагоприятно повлиять на безопасность полетов при значительной разнице в часовых поясах между базовым и внебазовым аэропортами

<p>Данный пункт, предусматривающий дополнительное увеличение продолжительности ежедневной работы (смены) более 12 часов и положение статьи 94 ТК РФ, предусматривающей увеличение максимально допустимой продолжительности ежедневной работы (смены) для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, при условии соблюдения предельной еженедельной продолжительности рабочего времени - при 36-часовой рабочей неделе - до 12 часов вступают в противоречие друг с другом. Не приемлемо.</p>	<p>да</p>
<p>Необходимо получение комментариев от представителей профсоюза бортпроводников. Полномочия по согласованию - только у выборного органа ППО. Неоднозначность трактовки "представители работников". См. пункт 2, абзац 2 проекта</p>	<p>предложения от членов КЭ ВС</p>
<p>При отсутствии определения "место пребывания" - существует возможность назначения иного установленного места резерва (дежурства), отличного от места жительства и учета его в размере 25%. Необходимо установление понятия "место пребывания"</p>	<p>необходимо обоснование наших предложений</p>
<p>Уменьшение периода времени, соответствующего времени ожидания членом экипажа вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами. Применить следующее положение: "Время ожидания вылета во внебазовом аэропорту начинается после окончания послеполетных работ завершенной полетной смены или после перемещении члена экипажа в качестве пассажира и заканчивается в момент начала предполетной подготовки очередной полетной смены или в момент начала перемещения члена экипажа в качестве пассажира".</p>	

<p>В соответствии со статьей 105 ТК РФ -полномочия по учету мнения - только у выборного органа ППО. Неоднозначность трактовки "представители работников". См. пункт 2, абзац 2 проекта</p>	
<p>Убрана фраза "размещение на отдых"</p>	
<p>Время, затраченное на перемещение члена экипажа в качестве пассажира на воздушном судне к месту исполнения служебных обязанностей, должно полностью входить в полетную смену, когда это время непосредственно предшествует времени полетной смены без предоставления члену экипажа ежедневного отдыха</p>	<p>необходимо обоснование наших предложений</p>
<p>Недопустимо. Не предусматривается предоставление периода времени для членов ЛЭ ВС для прохождения медицинского осмотра (только для членов кабинного ЭВС). Наличие возможности работодателя сократить период предоставляемых дней до минимального значения - заменить фразы "до двух..." и "до четырех..." на "два" и "четыре". " Приведение к действующей в НПА терминологии (замена терминов "годовое", "полугдовое", "квартальное" мед. освидетельствование на "медицинское освидетельствование" и "медицинский осмотр" обосновано.</p>	<p>необходимо обоснование наших предложений</p>

Полномочия по согласованию - только у выборного органа ППО.
Неоднозначность трактовки "представители работников". См. пункт 2, абзац 2 проекта

Статья 103 ТК РФ определяет положения, связанные со сменной работой и графиками сменности. Как правило, режим работы членов экипажей ВС не относится к сменной работе в общепринятом контексте. Термин "график работы" не может быть заменен на термин "график сменности".
Предлагается данный пункт в следующей редакции: " При суммированном учете рабочего времени член экипажа должен производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиками работы" Далее - по тексту.

Термин "график сменности " заменить на термин "график работы".
Изменения графика работы предусматривается без учета мнения выборного органа ППО. Доведение изменений - не позднее чем за 3 дня.

Увеличение продолжительности полетной смены при конфигурации 2/1 (мин. ЭВС, доп состав) на 30 мин Отсутствие научных обоснований для увеличения нормы продолжительности полетной смены увеличенного состава ЭВС. В Приложении ИКАО №6 «Эксплуатация воздушных судов» Том 1 «Самолеты», в разделе 4.10 «Контроль утомляемости» определено, что государство эксплуатанта устанавливает правила в целях контроля утомляемости и эти правила основываются на научных принципах и знаниях для гарантии того, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности.

необходимо
обоснование
наших
предложений