

МРПС «ШПЛС» внимательно ознакомился с проектом Приказа Минтранса устанавливающим Особенности режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских судов Российской Федерации. Предложенный проект приказа ухудшает положение работников, не содержит важных основополагающих определений, минимизирует роль профсоюзных организаций в осуществлении контроля за соблюдением прав работников и их законных интересов, делает возможным тотальный неучет рабочего времени пилотов и бортпроводников. Проект влечет нарушение режима труда и отдыха пилотов, что может негативно сказаться на безопасности полетов. Документ не может быть принят в предложенной редакции по следующим основаниям:

Действующий 139	Новый приказ	Комментарии/Предложения
<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>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>	<p>Общероссийский профсоюз может и не представлять сразу три группы работников, поэтому данное определение как основное условие к требованию к общероссийскому профсоюзу как представителю работников- не должно быть применено. Должно быть четко указано, что профсоюзная организация (не обязательно первичная) должна входить в общероссийский профсоюз, который представляет именно ту или иную группу работников. Например, общероссийский профсоюз, представляющий интересы пилотов, или общероссийский профсоюз, представляющий диспетчеров УВД и т.д. Недопустимо оставлять в определении представителей работников отсылку на «иной представительный орган». Профсоюзы подконтрольные работодателю с учетом административного ресурса превосходят по численности независимые реальные объединения работников, отстаивающие их интересы, однако имеющие значительно меньший состав членов. Как будет формироваться иное представительство</p>

		<p>работников, какие требования? Как подтвердить легитимность представителя работников и согласованных с таким представителем локальных актов работодателя затрагивающих трудовые права и законные интересы работников?</p>
<p>9. Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>а) время процедур, связанных с прохождением предполетного медицинского, таможенного, пограничного контроля и оформления полетной документации перед вылетом, исчисляемое с момента явки члена экипажа на вылет в соответствии с РПП до момента начала полетного времени (далее - время предполетной подготовки);</p>	<p>9. Период рабочего времени членов экипажей, внешних пилотов с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>а) время процедур, связанных с прохождением предполетного медицинского осмотра, таможенного и пограничного контроля <b>при выполнении международных полетов</b> и оформления полетной документации, исчисляемое со времени явки члена экипажа, внешнего пилота для выполнения полетного задания в соответствии с РПП до начала полетного времени (далее - предполетная подготовка)</p>	<p>Предложенное определение предполетной подготовки конкретизирует его только для выполнения международных полетов. Таким образом, получается, что Проект приказа не содержит определения предполетной подготовки для выполнения внутренних не международных полетов. Таким образом, возникает вопрос: входят ли идентичные процедуры в полетную смену при выполнении полетов внутри страны.</p>
<p>9. Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>д) время послеполетных работ с момента окончания полетного времени до момента окончания полетной смены (завершение послеполетных работ) в соответствии с РПП;</p>	<p>9. Период рабочего времени членов экипажей, внешних пилотов с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>д) время послеполетных работ с момента окончания полетного времени до момента окончания полетной смены (завершение послеполетных работ) в соответствии с РПП <b>(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)</b></p>	<p><b>Ухудшает положение.</b> Приказ Минтранса должен четко регламентировать порядок учета рабочего времени пилотов, должен давать конкретную инструкцию, что входит в полетную смену и не оставлять возможностей работодателю самостоятельно на основании локальных актов менять порядок учета рабочего времени. У ЧЭВС вредная работа, сокращенная продолжительность рабочего времени. От правильного учета зависит здоровье ЧЭВС и безопасность полетов, а также верный расчет заработной платы. Работодатель обязан вести учет времени, фактически отработанного каждым сотрудником (ч. 4 ст. 91 ТК РФ). Государство обязано контролировать безопасность полетов и не предоставлять</p>

		<p>авиаперевозчикам нормы законов с двусмысленным трактованием.</p>
<p>9. Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>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>8. Период рабочего времени членов экипажей, внешних пилотов с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:</p> <p>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>	<p><b>Ухудшает положение.</b> Убрано положение о соблюдении санитарно-гигиенических требованиях, предъявляемых к гостинице для соблюдения условий для отдыха. С учетом введения многобазовости в «Аэрофлоте» как будет учитываться время и как будет соблюдаться порядок предоставления гостиниц или помещений для отдыха?</p>
<p>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>26. Время ожидания членом экипажа вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами начинается после окончания предоставленного члену экипажа ежедневного отдыха после завершенной полетной смены, установленного пунктами 54,55,56,58 Особенности, 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 не включается время еженедельного отдыха, предусмотренное заданием на полет.</p>	<p>Ухудшает положение. Приводит к неучету рабочего времени и колоссальным недоплатам. Таким образом как минимум 6 часов в суточной отсидке во внебазовом аэропорту будут выпадать из оплаты по сравнению с действующим положением. Ожидание вылета во внебазовом аэропорту это тоже нахождение работника по распоряжению работодателя для выполнения трудовой функции. Это время работник не может потратить по своему усмотрению. Время отдыха — это время, когда работник свободен от трудовых обязанностей и которое он может использовать по своему усмотрению (ст. 106 ТК РФ). Работник находясь во внебазовом аэропорту не свободен от трудовых обязанностей. Это время в любом случае должно быть оплачено. Действующая редакция 139 Приказа Минтранса регулировала данный вопрос с соблюдением действующего законодательства.</p>

1) пункт 2 раздела «Общие положения» изложить в следующей редакции:

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 экипажа), внешних пилотов, диспетчеров УВД и специалистов по техническому обслуживанию, а также при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (далее - РПП), составлении графиков сменности членов экипажей, внешних пилотов, диспетчеров УВД, специалистов по техническому обслуживанию и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов.

Эксплуатант разрабатывает все положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей, внешних пилотов, диспетчеров УВД, специалистов по техническому обслуживанию, в соответствии с нормами настоящих Особенности и по согласованию с выборным органом профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы соответствующей группы работников (далее - представитель работников). При наличии нескольких профсоюзных организаций входящих в общероссийский профсоюз и представляющих ту же категорию работников, согласование вышеперечисленных документов требуется от каждой из них.

Абзац 2 пункта 2 раздела I «Общие положения» изложить в следующей редакции:

Графики работы (сменности) составляются работодателем с учетом мнения представителя работников и доводятся до сведения работников не позднее чем за один месяц до введения их в действие.

Включить в проект развернутое определение аббревиатуры ГВС, внешний пилот

2) Пункт 3 Раздела II Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей гражданский воздушных судов, внешних пилотов.

Член экипажа имеет право отказаться от выполнения полета, в том числе при прохождении предполетного медицинского осмотра, когда уровень его утомления не соответствует приемлемому уровню безопасного выполнения полета, в соответствии с системой управления рисками, связанными с утомляемостью, установленном руководством по управлению безопасности полетов и РПП. В этом случае член экипажа обязан уведомить работодателя в порядке, установленном в РПП.

3) Пункт 38 изложить в следующей редакции:

После взлета при непредвиденных обстоятельствах, связанных с метеоусловиями, невозможностью выполнить посадку в аэропорту назначения по причине отказа авиационной техники как на ГВС так и в аэропорту командир ГВС вправе принять решение об увеличении максимальной продолжительности полетной смены, а также месячной продолжительности полетного времени и продолжительности рабочего времени в учетный период для завершения задания на полет или совершения посадки на запасном аэродроме в следующих размерах:

- а) на два часа при выполнении полетной смены в минимальном составе летного или кабинного экипажа;
- б) на три часа при выполнении полетной смены в увеличенном составе летного и кабинного экипажа.

Решение об увеличении продолжительности полетной смены экипажа оформляется командиром воздушного судна записью в задании на полет.

3) Проект Приказа не содержит деления на подразделы как это сделано в действующем Приказе Минтранса №139. Все что касается работы каждой группы работников изложено только тремя крупными блоками. Это вызывает определенную путаницу, усложняет поиск информации по конкретному виду работ. Так, например, информация о разделении полетной смены на части содержится в п. 47 и в п.28. Необходимо ввести дополнительные разделы в каждом блоке при описании конкретного рабочего процесса.

4) В пп.д п.9 после слов «(далее –условия для отдыха)» добавить слова «обеспечивающих возможность полноценного отдыха без отвлекающих факторов и соответствующих действующим санитарно-гигиеническим требованиям»;

5) Из пп.а п.8 убрать после слова «контроля» фразу «при выполнении международных полетов».

6) Из пп.г п.8 исключить «(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 представителя работников)»

7) Пункт 50 Проекта Приказа изложить в следующей редакции:

«Работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов времени для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача):

а) квартальное медицинское освидетельствование - не менее двух календарных дней;

б) полугодовое и годовое медицинское освидетельствование – не менее четырех календарных дней.

8) Пункт 62 Проекта Приказа изложить в следующей редакции:

«Еженедельный непрерывный отдых члену экипажа, внешнему пилоту предоставляется не реже, чем через шесть рабочих дней подряд или две ночные полетные смены подряд. При этом к ночным полетным сменам относятся смены 50 процентов и более продолжительности которых приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00».

9) Из п. 14 исключить 3 абзац «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».

10) Пункт 23 изложить в следующей редакции:

«Член экипажа, внешний пилот может быть назначен в резерв не более двух раз за учетный период. Продолжительность времени пребывания на дежурстве и в резерве не может превышать 12 часов в течение непрерывных 24 часов».

15) Пункт 63 Проекта Приказа изложить в следующей редакции:

«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 в внешних пилотов ГВС.

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. Работодатель в графиках сменности членов экипажей и внешних пилотов обязательно указывает время начала смены, ее продолжительность и время окончания смены. В случае производственной необходимости допускается изменение

графиков сменности по согласованию с представителем работников, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее, чем за пять дней до введения их в действие.

16) Пункт 26 изложить в следующей редакции:

« 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».

17) В приложении №4 Особенности изменить частично значения в таблице следующим образом:

Численность членов минимального состава летного экипажа	Численность членов дополнительного состава летного экипажа	Численность членов увеличенного состава летного экипажа	Количество запланированных заданием на полет посадок воздушного судна/максимальная продолжительность полетной смены	
			1-2	3 и более
2	1	3	13.00	12.00

В целом весь Проект не может быть принят взамен действующего Приказа Минтранса №139. Вышеперечисленные правки лишь часть проблем данного Проекта.

Проект разработан с явным лоббированием интересов работодателя, направленных в основном на извлечение прибыли путем выполнения минимальным количеством кадров максимально большого объема работ, неучету рабочего времени и экономии на фонде оплаты труда. Данный Проект не ставит цель обеспечить безопасность полетов и защитить летный состав от переутомления. Единственной целью - узаконить тотальные переработки пилотов и бортпроводников для извлечения максимальной прибыли авиакомпаниями.

В случае его принятия в неизменном виде сразу же возникнут многочисленные коллизии в праве, непреодолимые в кратчайшие сроки. Работодатели, не заинтересованные в дополнительных расходах на оплату сверхурочных работ будут предпринимать

меры к жесточайшей экономии своих финансовых ресурсов, что напрямую скажется на безопасности полетов. Все двусмысленные и неточные нормы будут толковаться работодателем исключительно в его пользу.

Пилоты относятся к работникам, у которых производственный процесс связан с повышенной опасностью, их работа относится к вредной. При этом, авиакомпании заинтересованы только в экономии финансов. Для разработки Проекта, затрагивающего особенности режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, должны быть проведены научные исследования о влиянии этих профессий на организм работников и только после этого следует приступать к изменениям в действующем законодательстве.

Отдых направлен на компенсацию утомляемости, получаемую пилотами в процессе работы. Однако Проект, меняя режим рабочего времени установленный в ТК РФ в худшую сторону, не предусматривает увеличение продолжительности отдыха пилотов после отработанных 12 часов и более, более того, проект изложен таким образом, что даже послеполетный отдых включается в выходной день пилотов.

Полноценный отдых в своей совокупности, позволяет любому человеку компенсировать накапливаемую утомляемость, появляющуюся в процессе производственной деятельности.

В России за последние 15 лет причиной большинства авиакатастроф является переутомление пилотов. В настоящее время работодателями принимаются всевозможные попытки обойти закон и не соблюдать режим труда и отдыха летного состава (введение многобазовости в «Аэрофлоте»). Поэтому государство, а не эксплуатант должно четко устанавливать норму времени работы и отдыха пилотов и не давать возможностей для своевольного толкования норм законодательства авиакомпаниями.