

Замечания по проекту приказа Минтранса РФ «Об установлении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов Российской Федерации».

Рассмотрен проект приказа Минтранса России «Об установлении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов Российской Федерации», размещенный на настоящем сайте (ID 154087) Замечания к проекту приказа в части касающейся особенностей режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей гражданских воздушных судов, внешних пилотов.

1. Федеральным законом № 247-ФЗ от 31.07.2020 «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» (далее ФЗ-247) изложены требования по разработке нормативно-правовых актов в РФ:

Ст. 4 Принципами установления и оценки применения обязательных требований являются:

- 1) законность;
- 2) обоснованность обязательных требований;
- 3) правовая определенность и системность;
- 4) открытость и предсказуемость;
- 5) исполнимость обязательных требований.

Ст. 5 Законность

1) Обязательные требования устанавливаются в порядке, определяемом настоящим Федеральным законом, исключительно в целях защиты жизни, здоровья людей, нравственности, прав и законных интересов граждан и организаций, непричинения вреда (ущерба) животным, растениям, окружающей среде, обороне страны и безопасности государства, объектам культурного наследия, защиты иных охраняемых законом ценностей (далее - охраняемые законом ценности).

2) Применение обязательных требований по аналогии не допускается.

3) Соблюдение принципа законности обеспечивается в том числе путем соблюдения требований к условиям установления обязательных требований.

В этой связи следует отметить, что авиакомпании, получив свидетельство эксплуатанта тем самым получили право на перевозку пассажиров, но при этом получили и обязанность обеспечить защиту жизни и здоровья пассажиров. Исходя из этого законность установленного режима труда и отдыха летного состава должна отвечать требованиям безопасности полетов, а сам закон должен защитить летный состав от переутомления, по причине которой в РФ произошла много авиакатастроф. Данный документ является новым нормативно-правовым актом РФ и при этом согласно части 2 ст.5 ФЗ-247 никакая аналогия не допускается, а согласно части 3 ст.5 ФЗ-247 предусматривается соблюдение требований к условиям установления обязательных требований. В российском законодательстве таких требований отдельно для членов летных экипажей нет, но по летному составу такие требования изложены в Приложении ИКАО №6 «Эксплуатация воздушных судов» Том 1 «Самолеты», где в разделе 4.10 «Контроль утомляемости» стандарт 4.10.1 устанавливает, 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 каabinного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности.

Предоставленный проект устанавливает особенности режима труда и отдыха летного состава, которые отличаются от нормального режима труда и отдыха изложенные в Трудовом Кодексе РФ (далее ТК РФ). При этом нормы отличаются в сторону увеличения продолжительности ежедневного рабочего времени, а также возможности увеличения месячной нормы рабочих часов за счет применения суммированного учета рабочего времени в квартал, который допускается ТК РФ. Важно отметить, что проектом предусмотрены случаи, в которых пилоты могут работать более 12 часов в день, Также проектом предусмотрено увеличение продолжительности полетной смены по сравнению с действующими нормами. Однако, такой подход по увеличению ежедневной продолжительности рабочего времени на пилота по сравнению с её нормальной продолжительностью, как и увеличение установленной на данный момент продолжительности полетной смены предлагается без научной основы. Принятие проекта в таком содержании позволит выйти за физические возможности человеческого организма по утомляемости, но при этом авиационные происшествия будут происходить теперь в рамках закона по условиям принятого проекта, что противоречит целям обеспечения безопасности полетов.

У проекта отсутствует научная основа, позволяющая применять особенности режима труда и отдыха летного состава, тем самым проект нарушает ст. 6 ФЗ-247 согласно которой должны быть обязательно предоставлены доказательства, свидетельствующие о том, на каком законном основании можно выходить за рамки ТК РФ исходя из рисков по недопущению причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, а это жизнь и здоровье граждан, в случае проекта это пассажиры воздушных судов.

В проекте содержится ряд норм об увеличении продолжительности полетной смены более 12-ти часов, что противоречит ст. 94 ТК РФ согласно которой максимально допустимая продолжительность ежедневной работы (смены) для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда составляет до 12 часов. Согласно части второй статьи 329 ТК РФ особенности режима рабочего времени и времени отдыха не могут ухудшать положение работников по сравнению с нормами, установленными ТК РФ. Тем самым нарушается и часть 3 статьи 7 247-ФЗ «Правовая определенность и системность», согласно которой обязательные требования, установленные в отношении одного и того же предмета регулирования (в нашем случае труда и отдыха), не должны противоречить друг другу. Увеличение продолжительности полетной смены без научного подтверждения также противоречит разделу 4.10 Контроль утомляемости Приложения 6 ИКАО.

2. Проект предусматривает особенности режима труда и отдыха для членов летных экипажей, которые выходят за рамки, предусмотренные ТК РФ. Тем самым предложенные проектом особенности увеличивают риски по наступлению авиационных происшествий в связи с утомляемостью членов летных экипажей, что создает угрозу для сохранения жизни и здоровья пассажиров. Однако в нарушении ст. 6 ФЗ-247 «Обоснованность обязательных требований» проект не учитывает риски, связанные с утомляемостью членов летных экипажей. Проект предусматривает только те особенности, которые связаны с увеличением режима труда работы членов летных экипажей, но не предусматривает никаких особенностей по дополнительному ежедневному, недельному и годовому отдыху, оставляя весь отдых в рамках требований ТК РФ. Тем самым Проект закладывает накопительную утомляемость (переутомлению) членов летных экипажей, которая приводит к авиационным

происшествиям. Так там, где требуется увеличить эксплуатацию членов экипажа, проект без научной основы предусматривает большую эксплуатацию, а там, где предусмотрен отдых для компенсации из-за увеличения трудовой нагрузки для соблюдения баланса по утомляемости, то проект всё оставляет в уменьшенном виде как это предусмотрено ТК РФ.

Следовательно, проект не учитывает риски, связанные с утомляемостью членов лётных экипажей, ведущие к авиационным происшествиям, применяет избирательное право по применению или неприменению требований российского законодательства, а за предоставление прав работодателю на увеличение рабочей нагрузки для лётного состава не предусматривает дополнительные обязанности и ответственность.

3. Согласно ст.94 ТК РФ может быть предусмотрено увеличение максимально допустимой продолжительности ежедневной работы (смены) более 8-ми часов для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда при 36-часовой рабочей недели до 12 часов, но только если это предусмотрено отраслевым (межотраслевым) соглашением и коллективным договором, а также при наличии письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому договору,

В этой связи следует отметить, согласно ТК РФ в рамках социального партнерства отраслевое соглашение заключается между общероссийскими профсоюзами и общероссийским объединением работодателей. Также представленный проект согласно части второй ст.329 ТК РФ устанавливается с учетом мнения соответствующих общероссийского профсоюза и общероссийского объединения работодателей. Однако работодатели авиакомпаний за всё время своего существования не смогли объединиться в общероссийское объединение работодателей, которое имело бы право для учета мнения по особенностям режима труда и отдыха и заключать отраслевое соглашение. В настоящий момент по этой причине отраслевое соглашение в гражданской авиации отсутствует и во многих авиакомпаниях отсутствуют коллективные договоры. Согласно пункта е.4) статьи 114 Конституции РФ Правительство Российской Федерации обеспечивает реализацию принципов социального партнерства в сфере регулирования трудовых и иных непосредственно связанных с ними отношений. Но в представленном Минтрансом проекте игнорируются принципы социального партнерства, предусмотренные Конституцией РФ.

Следовательно, из-за отсутствия общероссийского объединения работодателей в отрасли отсутствует отраслевое соглашение и коллективные договоры во многих авиакомпаниях, тем самым в проекте приказа незаконно предусматривается использование 12-часового рабочего дня для членов экипажей, что нарушает требования ст.94 ТК РФ.

4. Ограничения по прохождению обязательного медицинского освидетельствования и обязательного периодического медицинского осмотра, предусмотренные п. 50 проекта приказа приведут к нарушению статьи 185 Трудового кодекса РФ «Гарантии работникам, направляемым на медицинский осмотр и (или) обязательное психиатрическое освидетельствование» согласно которой на время прохождения медицинского осмотра и (или) обязательного психиатрического освидетельствования за работниками, обязанными в соответствии с настоящим Кодексом, иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, проходить такие осмотр и (или) освидетельствование, сохраняются место работы (должность) и средний заработок по месту работы. Фактическая продолжительность прохождения указанных осмотров может превышать предполагаемые ограничения.

5. Согласно части второй статьи 329 ТК РФ особенности режима рабочего времени и времени отдыха устанавливаются с учетом мнения соответствующего общероссийского профсоюза. В нарушении указанной статьи в проекте не предусмотрено разработка авиакомпаниями положений, регламентирующих режимы работы и отдыха членов экипажей с учетом мнения выборного органом профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз (за исключением единственного пункта о составлении графиков работы (сменности) в котором также предусматривается участие иного представительного органа работников). В отличие от статьи 100 ТК РФ, согласно которой режим рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка, которые утверждаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников, которыми могут быть согласно статей 29 и 31 ТК РФ как первичные профсоюзные организации, так и иные представители работников при отсутствии первичной организации, особенности режима рабочего времени и времени отдыха на основании части второй ст.329 ТК РФ устанавливаются с учетом мнения соответствующего общероссийского профсоюза. Иные представители работников данной статьей не предусмотрены.

Таким образом, представленный проект приказа Минтранса России «Об установлении особенностей режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов Российской Федерации» увеличивает риски безопасности полетов, разработан с нарушениями требований ТК РФ, ФЗ-247, Приложения 6 ИКАО, противоречит нормам Конституции РФ и не может быть принят в представленной редакции.