

Профессиональный
союз лётного
состава России



Cockpit personnel
association of Russia

➔

125993, Москва, А-167, ГСП-3, Ленинградский просп. 37-1, Росавиация, офис 106
т/ф: (499) 231-6511/- 5805/- 6513/- 5597/
e-mail: pls-cpar@mail.ru, <http://www.cockpit.ru>,
office 106, Leningradskij Prosp., 37-1, Rosaviacija, Moscow, A-167, 125993, Russia

Исх. ПЛС – 4.1/20
от «15» мая 2017г.

Федеральное Агентство
Воздушного Транспорта
(Росавиация)
Начальнику Управления
летной эксплуатации

М.Ю. Костылеву

Уважаемый Максим Юрьевич!

Профессиональный союз летного состава России рассмотрев проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за особый характер работы членам летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», подготовленный в развитие положений статьи 118 Трудового кодекса Российской Федерации сообщает следующее.

Авиационная отрасль относится к тому виду производства, когда введенные профессиональные нормативы строго обоснованы научными подходами и сбалансированы между требованиями по безопасности полетов и экономическими желаниями эксплуатанта. Соблюдение установленных нормативов по времени работы и отдыха нацелено на предотвращение усталости в целях выполнения работы за учетный период на безопасном уровне. Все ограничения, нормативы, дополнительные гарантии, установленные для членов летных экипажей введены в целях сохранения и поддержания допустимого уровня безопасности полетов. При разработке норм рабочего времени и времени отдыха учитывалось, что при соблюдении норм работы и отдыха у членов экипажей не будет происходить накопление усталости, приводящее к возможности работы в состоянии недостаточной работоспособности. При этом учитывалось, что будет накапливаться усталость, связанная: с длинной (более 8 часов, как у обычных работников РФ) рабочей сменой, переменным (ночным, дневным, смешанным) графиком работы, сменой часовых поясов, работы в состоянии повышенной эмоциональной и

психологической нагрузкой, связанной с осознанием повышенной ответственности и пребывания в состоянии постоянной готовности противостоять возникновению опасной ситуации, работа в безостановочном быстро текущем процессе. Для того, чтобы компенсировать постоянно накапливающуюся усталость применяется дополнительный отпуск. В настоящее время многие авиакомпании столкнулись с проблемой, повышенной утомляемостью пилотов, о чем говорят данные расшифровок полётов, анализ авиационных происшествий, жалобы самих пилотов. Значительная часть полётов российскими авиакомпаниями производится в ночное время, чередование ночных рейсов и ранних вылетов вызывает особенно высокую утомляемость. Зачастую, даже основной и дополнительный отпуск не позволяют восстановить здоровье на должный уровень, о чем говорят значительные отстранения от лётной работы по медицинским показаниям, возросшие в последнее время.

Доводим до Вашего сведения, что российские авиакомпании максимально эксплуатируют пилотов, стремясь планировать их с максимально возможной производительностью - по 90 часов в месяц и 900 часов в год (для тех, у кого нет ограничений по здоровью), а руководство иностранных авиакомпаний, в большинстве случаев, не планируют полеты своих пилотов по максимально возможной норме и не имеют такого высокого процента ночных рейсов. Соответственно, утомляемость у пилотов зарубежных авиакомпаний зачастую ниже, чем у российских. Поэтому брать сухие цифры норм налёта часов и не брать в расчет фактор утомляемости и влияние его на безопасность полётов и на здоровье самих пилотов не корректно, и скорее даже опасно. Уровень безопасности полетов и влияние на него утомляемости необходимо изучать более подробно и тщательно т.к. учет только одних инцидентов не достаточен. Техника пилотирования, четкость, последовательность и полнота выполнения технологических операций ухудшается по мере роста утомляемости. Количество грубых посадок, нестабилизированных заходов, ошибок при уходе на второй круг значительно возрастает, когда экипаж утомлён. Это особенно характерно для ночных рейсов. Всё чаще комиссии по расследованию авиационных происшествий в своем заключении сопутствующим фактором указывают утомленность экипажа.

Обычный работник, трудящийся по пятидневке 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 $28+12+96=136$ дней отдыха в год имеет человек, работающий по пятидневке в допустимых условиях труда.

Пилот, также, как и любой другой работник имеет 28 дней основного отпуска по ТК РФ и от 7 до 42 календарных дней дополнительного отпуска за особый характер работы. Налетавший более 500 часов в год пилот имеет суммарный отпуск 70 дней. Это два месяца и 10 дней, оставшееся время года (9 месяцев и 20 дней) он работает. Это 295 дней (42 недели и 1 день). Приказ N139 Минтранса позволяет работать по графику 6/1. Тогда у пилота появляется ещё 42 дня выходных. Суммируем $28+42+42=112$ дней в год отдыхает человек,

работающий во вредных, опасных, условиях труда и имеющих особый характер, что на 24 дня меньше, чем человек из первого примера.

Контролируя графики работы пилотов, можно заметить, что количество выходных колеблется от 4 до 6. Если выходных 5 в месяце ($9 \cdot 5 = 45$ плюс 3 за неполный месяц, итого 48). Суммарное количество дней отдыха в год $28 + 42 + 48 = 118$. Аналогично рассчитаем для 6 выходных в месяце. $28 + 42 + 58 = 128$ дней отдыха в год.

Вывод:

1) Имея дополнительный отпуск за особый характер работы от 7 до 42 дней в зависимости от налёта в год, пилоты суммарно отдыхают от 8-ми до 24-х дней меньше, чем работники, работающие по пятидневке в допустимых условиях труда. Кроме этого работодателями часто используется сокращённый отдых между полётными сменами (12 часов на базе и 10 вне базы). Все это приводит к накоплению кумулятивной усталости и появлению в достаточно молодом возрасте хронических заболеваний. А усталый и больной пилот - угроза безопасности полётов.

Предлагаем рассмотреть, что в отношении отпуска предлагают зарубежные компании.

Koreanair: отпуск 24 дня, плюс ежемесячно 9 выходных подряд, чтобы экспат мог посетить семью, плюс три дня на дорогу. Считаем $24 + 11 \cdot 12 = 156$ 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.

Основной контракт, который сейчас предлагают Китайские компании это 6/4. 6 недель работы чередуются с 4 неделями отдыха. За год 20 недель отпуска это 140 дней. Даже если считать, что в рабочие недели будет по одному выходному, то это дополнительно 32 дня. Итого $140 + 32 = 172$ дня отдыха в год.

2) Ныне существующая система отпусков и выходных в нашей стране неконкурентная с зарубежными. Традиционно зарубежные авиакомпании используют гарантированную систему оплаты лётного труда, поэтому любой свободный от полётов день оплачивается по среднему заработку, т.е. как оплачиваемый отпуск. В российских компаниях действует сдельная по сути система оплаты труда, поэтому оплачиваются только 70 дней отпуска. Наши пилоты отдыхают на 50-60 дней в год меньше, чем пилоты зарубежных компаний, а сокращение дополнительного отпуска у пилотов в России приведёт к ещё большему оттоку в азиатские авиакомпании.

Рассматривать любые предложения по проекту нормативного правового акта в развитие положений статьи 118 Трудового кодекса РФ, а также по применению Правил с учетом результатов проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах работников гражданской авиации на данный момент крайне несвоевременно, так как до сих пор не принят приказ Минтруда РФ «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на

рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации». Проведенная до выхода указанного приказа Минтруда РФ некоторыми авиакомпаниями специальная оценка условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей в рамках приказа Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению» неоднократно признавалась Рострудом недействительной, эти нарушения рассматривались на заседании Правительства РФ, Председатель Правительства давал указания Министру труда РФ о наведении порядка с проведением специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей. Генеральная прокуратура указывала о проведенной спецоценке в некоторых авиакомпаниях с грубым нарушением федерального законодательства, которые повлекли ограничения трудовых прав тысяч работников и сейчас в судебном производстве находятся иски прокуратуры к авиакомпаниям по обжалованию результатов СОУТ. В ближайшее время они будут рассматриваться в Верховном Суде России.

Согласно п.4.10.1. Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов» государство устанавливает правила в целях контроля утомляемости (в том числе времени отдыха) на научных принципах и знаниях для гарантии того, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. На данный момент в России не существует научных исследований по утомляемости членов летного и кабинного экипажей, подтверждающих, что уменьшение времени отдыха не приведет к снижению надлежащего уровня активности членов экипажей. Напротив, все многочисленные ранее проведенные научные исследования доказывают необходимость существующего дополнительного отпуска для реабилитации и восстановления психофизиологических ресурсов летного состава и снятия кумулятивной усталости (утомляемости) за продолжительный период работы. Утомленный пилот за штурвалом – это сбой системы рисками управляемости, не только в авиакомпании, но и в отрасли в целом.

На основании пункта 4 «Протокола встречи министра транспорта РФ М.Ю. Соколова с представителями общероссийских отраслевых профсоюзов гражданской авиации» от 07 февраля 2017 г. № 13, в настоящий момент подготовлен проект технического задания на выполнение научно-исследовательской работы по теме «Научный анализ проблемы, исследования и разработка нормативных и информационных документов по определению перечня, характера и степени воздействия вредных производственных факторов на состояние здоровья членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации во время полетов». Рассматривать вопрос об установлении продолжительности дополнительного отпуска за особый характер работы членам летных и кабинных экипажей воздушных судов возможно только после проведения соответствующей работы.

Президент



М.Ю.Бойчук