

## Приложение

ПИС России внимательно ознакомился с проектом постановления Правительства «О перечне категорий работников, которым устанавливается ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск за особый характер работы, минимальной продолжительности такого отпуска и условиях его предоставления» (далее – Проект постановления).

В настоящее время Приказ Министерства гражданской авиации СССР от 13 марта 1986 г. № 50 «О переиздании Правил предоставления дополнительных отпусков работникам гражданской авиации за работу в особых условиях» (далее-Приказ МГА №50) - **единственный документ**, регламентирующий порядок предоставления дополнительных отпусков работникам гражданской авиации. Указанный приказ решением Верховного суда Российской Федерации от 30 января 2013 года N АКПИ12-1305 **признан действующим**. В Решении было отмечено, что данный ведомственный акт продолжает действовать в части, закрепляющей круг названных работников, регламентирующей условия предоставления дополнительного отпуска (в т.ч. в части наличия у работников определенного числа налета за год), а нормативы продолжительности дополнительного отпуска, установленные актом (Правилами), легитимны и подлежат переводу из рабочих дней в календарные.

В соответствии со ст.118 ТК РФ отдельным категориям работников, труд которых связан с особенностями выполнения работы, предоставляется ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск. Перечень категорий работников, которым устанавливается ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск (далее - дополнительный отпуск) за особый характер работы, а также минимальная продолжительность этого отпуска и условия его предоставления, определяются Правительством РФ. В настоящий момент перечень категорий работников, которым устанавливается дополнительный отпуск за особый характер работы, Правительством РФ не определен. Однако отсутствие нормативного правового акта Правительства РФ по этому вопросу не является препятствием для предоставления дополнительного отпуска за особый характер работы, поскольку в силу ст.423 ТК РФ впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с названным Кодексом, законы и иные правовые акты Российской Федерации, а также законодательные и иные нормативные правовые акты бывшего Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в пределах и порядке, которые предусмотрены Конституцией Российской Федерации, постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 года N 2014-I "О ратификации Соглашения о создании Содружества Независимых Государств", применяются постольку, поскольку они не противоречат Трудовому кодексу РФ. Учитывая, что указанный Кодекс закрепляет предоставление дополнительного отпуска за особый характер работы, до принятия соответствующего нормативного правового акта на территории Российской Федерации продолжают действовать положения Правил о круге лиц, имеющих право на предоставление дополнительного отпуска за работу в особых условиях.

Представленный Проект постановления максимально ухудшает положение и не защищает трудовые права работников целой отрасли - Гражданской авиации. В случае его принятия Приказ МГА №50 будет признан недействующим. После этого вопрос с размером отпуска пилотов будет фактически отдан на откуп работодателям, единственная цель которых в настоящий момент- это экономия финансов.

Пилоты выполняют работу в условиях дефицита времени, при котором невозможно остановить или замедлить выполнение производственного процесса. При этом пп.1 п.1 Проекта Постановления регламентирует, что устанавливается ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск за особый характер работы, работникам, выполняющими работу в условиях дефицита времени, при котором невозможно остановить или замедлить выполнение производственного процесса **повышенной опасности**. Работа пилотом гражданской авиации может быть не отнесена к выполнению

процесса повышенной опасности, а единый перечень работ повышенной опасности не утвержден. Соответственно члены кабинных экипажей ВС не подпадают ни под одну категорию работников, указанных в пункте 1 Проекта постановления, поэтому ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск за особый характер работы им предоставлен не будет.

Работодатели, не заинтересованные в дополнительных расходах на отпуска данным работникам, постоянно предпринимают меры к жесточайшей экономии своих финансовых ресурсов, что напрямую сказывается на безопасности полетов. Авиакомпании уже сейчас проводят **незаконные** СОУТ, чтобы снизить уровень вредности. Поэтому даже на основании ст. 117 ТК РФ членам экипажей ВС дополнительный отпуск за труд на работах с вредными и (или) опасными условиями труда также предоставлен не будет.

Ко второму и третьему подпункту пункта первого Проекта постановления пилоты гражданской авиации не относятся.

Согласно п.2 Проекта постановления Минимальная продолжительность оплачиваемого отпуска за особый характер работы, предоставляемого работникам, указанным в пункте 1 настоящего постановления, составляет семь календарных дней. Если пилоты не относятся ни к одному из пунктов, значит, и минимальных 7 дней они автоматически и не получают.

В отличие от Проекта постановления Приказ МГА №50 был разработан на основе многолетних исследований профессии, ее влияния на организм пилота. Нельзя без уделения особого внимания научным исследованиям и специфики данной профессии оставить размер отпуска пилотов на усмотрение работодателя в коллективном договоре. За основу может быть взят изначально минимальный размер в 7 дней. Более того, большинство авиакомпаний не имеют профсоюзов, как сторону социального партнерства для ведения переговоров, соответственно, и заключение коллективного договора становится невозможным. Действующий же Приказ МГА №50 распространяет свое действие на всех пилотов, предоставляя всем одинаковое законное право отпуск. При этом также следует отметить, что отраслевое соглашение отсутствует. Его заключение также невозможно, так как нет представителя работодателя, есть только представитель работников - Объединение профсоюзов гражданской авиации. Поэтому прописать единые условия предоставления и продолжительность дополнительного отпуска за особый характер работы членам экипажей ВС не представляется возможным.

Пункт 5 Проекта постановления предусматривает, что на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения и коллективного договора, а также письменного соглашения к трудовому договору, часть ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, которая превышает минимальную продолжительность данного отпуска, установленную пунктом 2 настоящего постановления, может быть заменена отдельно устанавливаемой денежной компенсацией в порядке, в размерах и на условиях, которые установлены отраслевым (межотраслевым) соглашением и (или) коллективным договором трудовым договором. Данный пункт меняет порядок оплаты дополнительных отпусков, вступает в противоречие с Трудовым кодексом Российской Федерации. В данном случае, деньги не могут гарантировать защиту и профилактику утомляемости.

Отпуск - это составляющая отдыха, который направлен на компенсацию утомляемости, получаемую пилотами в процессе работы. Полноценный отпуск, как один из видов отдыха 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 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 сдельно-премиальная. Государство, а не эксплуатант должно устанавливать норму времени отдыха пилотов. Это подтверждается п. 4.10 Приложения 6 ИКАО «Эксплуатация

воздушных судов», согласно которому Государство эксплуатанта устанавливает правила в целях контроля утомляемости. 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.

Постановление в конечном итоге либо приведет к тому, что пилоты гражданской авиации вообще останутся без отпуска за особый характер работы либо получат минимальные 7 дней вместо положенных 42.

В настоящее время предоставление дополнительных отпусков работникам гражданской авиации за работу в особых условиях зависит от налета часов, поэтому если налет небольшой, а сейчас он именно такой, то и авиакомпания несет незначительные расходы по данному виду отпуска.

На основании вышеизложенного, считаем, что Проект постановления в представленной редакции не может быть одобрен. Фактически, чтобы пилоты вообще попадали под это постановление необходимо внести изменения в пп.1 п.1 Проекта постановления изложив его как минимум в следующей редакции «работники, выполняющие работу в условиях дефицита времени, при котором невозможно остановить или замедлить». Отдельно должна быть градация в увеличении в днях отпуска в зависимости от налета часов. Не все авиакомпании имеют коллективные договоры. Оперативно они ими не обзаведутся, межотраслевого соглашения нет. А пункт 5 вообще противоречит принципам начисления и оплаты отпусков предусмотренных в ст. 139 ТК РФ.

Принятие Проекта постановления повлечет отмену Приказа МГА №50, которому нет аналогов в современном законодательстве, регламентирующего предоставление дополнительных отпусков работникам гражданской авиации за работу в особых условиях. В должной мере не оценены вероятность и степень тяжести последствий, которые последуют. Проект постановления вызовет различные юридические коллизии.