

На кону – безопасность полетов

В № 5 нашего журнала за 2017 г. была опубликована статья А. Малиновского «Пилот - профессия особая», в которой шла речь о труде летчиков. Возвращаемся к этой теме в связи с тем, что недавно в профессиональном сообществе началось обсуждение проекта приказа Минтранса России «О неприменении на территории Российской Федерации приказа Министерства гражданской авиации СССР от 13.03.86 № 50 “О переиздании правил предоставления дополнительных отпусков работникам гражданской авиации за работу в особых условиях”» и проекта постановления Правительства РФ «Об установлении ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за особый характер работы членам летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации».

Этими документами предусматриваются отмена дополнительных отпусков летчикам и возможная замена части этих отпусков денежной компенсацией.

Мы попросили прокомментировать проекты документов вице-президента Профсоюза летного состава России А. МАЛИНОВСКОГО и председателя Совета профсоюзной организации летного состава авиакомпании «Уральские авиалинии» В. ВЕБЕРА.

Дополнительный отпуск для членов экипажей - не только мера защиты здоровья, но и мера упреждающая - профилактическая и восстановительная. Она направлена на защиту здоровья пилотов, напрямую влияет на их работоспособность и, соответственно, на безопасность пассажиров, а также наземных объектов.

В Минтрансе России возникла идея проведения опросов среди летного состава о частичной замене дополни-

тельного отпуска денежной компенсацией. Считаем такую постановку вопроса некорректной. Субъективное мнение самих пилотов, на которое может повлиять и чисто финансовая мотивация, не может превалировать над мнением ученых, обосновавших в свое время необходимость предоставления дополнительных отпусков членам воздушных экипажей.

В данном случае деньги не могут быть эквивалентом защиты и профилактики. Если кто-то хочет опроверг-

ПРОБЛЕМА

нуть данные научных исследований, обосновать свою точку зрения, надо делать это с помощью аргументированных научных выкладок, а не пытаться передать решение этого вопроса на откуп самих пилотов и профсоюза.

Непонятно, почему мы должны доказывать свою правоту, а не те, кто хочет изменить существующий порядок вещей. Пусть нам предъявят веские аргументы несостоятельности наших льгот, причем не голословно, а опираясь на научные исследования не менее авторитетных и компетентных организаций, чем те, представители которых ставили подписи и визируют документы, на основании которых летный состав пользуется льготами.

Усталость пилотов, непосредственно влияющую на безопасность полетов, можно компенсировать только полноценным отдыхом, никакими деньгами сделать этого нельзя. Результатом утомления становятся хронические заболевания, а усталый и больной пилот - угроза безопасности полетов.

В ст. 126 Трудового кодекса (ТК) РФ прямо указывается на недопустимость замены денежной компенсацией ежегодного основного оплачиваемого отпуска и ежегодных дополнительных оплачиваемых отпусков работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, за работу в соответствующих условиях, за исключением вы-

платы денежной компенсации за неиспользованный отпуск при увольнении.

В пояснительной записке к проекту постановления указывается, что в гражданской авиации сложилась ситуация, при которой нормативы продолжительности дополнительного отпуска, а также условия их предоставления членам летных и cabinных экипажей не соответствуют международной практике.

Давайте посмотрим, так ли это на самом деле. Действительно, во многих европейских авиакомпаниях количество дней отпуска у летного состава меньше, чем в нашей стране, но в азиатских странах ситуация совсем иная.

Так, авиакомпания Korean Air предоставляет пилотам отпуск продолжительностью 24 дня плюс ежемесячно девять выходных подряд, чтобы летчик мог посетить семью, плюс три дня на дорогу. Простая арифметика показывает, что в итоге получается 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 за год.

Китайские авиакомпании заключают с летчиками контракт, по условиям которого каждые шесть недель работы чередуются с четырьмя неделями отдыха. Таким образом, за год набирается 20 недель отпуска, т.е. 140 дней. Даже если считать, что в

рабочие недели будет по одному выходному, то это дополнительно еще 32 дня. Всего получим 172 дня отдыха в год.

Вывод прост: даже ныне существующая система отпусков и выходных в нашей стране не может конкурировать с зарубежными. Наши пилоты отдыхают на 50-60 дней в год меньше, чем пилоты зарубежных компаний.

Теперь давайте сравним, сколько отдыхает пилот и обычный работник, трудящийся по пятидневке. Второй 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:

$$28 + 12 + 96 = 136.$$

Столько дней отдыха в год имеет человек, работающий по пятидневке в допустимых условиях труда.

Пилот, как и любой другой работник, имеет 28 дней основного отпуска по ТК РФ и от семи до 42 календарных дней дополнительного отпуска за особый характер работы. Налетавший более 500 ч в год пилот имеет суммарный отпуск 70 дней - два месяца и 10 дней. Оставшееся время года - 9 месяцев и 20 дней - он работает. Таким образом, его время работы составляет 295 дней (42 недели и один день).

Приказ Минтранса России от 21.11.05 № 139 «Об утверждении По-

ложения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» позволяет работать по графику 6/1. Тогда у пилота появляется еще 42 дня выходных.

Суммируем:

$$28 + 42 + 42 = 112 \text{ дней.}$$

Столько за год отдыхает человек, работающий во вредных, опасных условиях труда и имеющий особый характер работы. Это на 24 дня меньше, чем «обычный» человек.

Еще один аргумент, который выдвигают авторы проекта постановления в пояснительной записке: приказ Министерства гражданской авиации от 13.03.86 № 50 был направлен на установление Правил предоставления дополнительных отпусков работникам гражданской авиации (ГА) за работу в особых условиях и разрабатывался для предыдущего поколения воздушных судов, а теперь «сами условия труда членов экипажей воздушных судов существенно изменились».

Обратимся к Санитарно-гигиенической характеристике вредности, опасности, напряженности, тяжести труда членов экипажей воздушного судна гражданской авиации России от 13.10.97 (далее - Характеристика). Она была разработана группой ведущих специалистов научных и отраслевых учреждений на основе результатов научно-исследовательских

ПРОБЛЕМА

работ ведущих научно-исследовательских учреждений и организаций, занимающихся проблемами авиамедицины. В Характеристике дано определение особого характера труда членов экипажей воздушного судна.

Характер труда определяется высокой вероятностью появления в полете особого состояния психической дезинтеграции анализаторных систем, инстинктов, сознательной и подсознательной сфер в виде пространственной дезориентации по отношению к гравитационной вертикали, обману чувств.

Один из важнейших признаков особого характера труда - вынужденный темп работы в условиях жесткого дефицита времени с необходимостью выполнения в единицу времени многократных, разнообразных действий в строгой последовательности, с повышенной точностью, при невозможности не только остановить, но и замедлить процесс.

Использование в авиации лайнеров нового поколения не отменяет воздействия на организм пилота таких явлений, как измененная гравитация, перепады атмосферного давления и др. Отрыв человека от земли - это специфический критерий, который отличает работу членов экипажей воздушного судна и определяет особый характер труда летного состава.

Уменьшение воздействия особых условий труда на членов экипажей

достигается введением обязательных реабилитационных мероприятий, увеличенной продолжительностью отдыха между выполнением полетов, обязательным ежегодным санаторно-курортным лечением, увеличенной продолжительностью ежегодного отпуска. Данный фактор неустраним, не зависит от уровня автоматизации управления и степени оснащенности и оборудования *воздушного судна* (ВС).

Далее в пояснительной записке утверждается, что приказ № 50 является устаревшим - в нем имеются ограничения прав работников на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда - со ссылкой на п. 22 приказа. Он, якобы, содержит прямой запрет на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда работникам в случае, если работнику уже предоставляется дополнительный отпуск за особый характер работы.

В п. 22 приказа № 50 не ограничиваются права работника на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда, а учитываются вредные, опасные, тяжелые условия труда членов экипажей ВС ГА, их напряженность и особый характер работы путем установления обязательного условия по

использованию дополнительного отпуска на основании Правил (за работу в особых условиях).

Так, если работник пользуется дополнительным отпуском за работу в особых условиях, что подразумевает потенциально опасные и вредные факторы внешней среды, тяжелые условия труда, напряженность трудового процесса, то нет необходимости и целесообразности предоставлять ему отпуск по другим основаниям.

Более того, как указывается в пояснительной записке, ст. 119 ТК РФ гарантирует работникам с ненормированным рабочим днем предоставление ежегодного дополнительного отпуска. Но реализация данной гарантии для членов экипажей воздушного судна невозможна, так как пилот трудится не в режиме ненормированного рабочего дня. Именно поэтому в сравнительной таблице нормативов продолжительности дополнительного отпуска в предлагаемом авторами проекте варианте нет упоминания о дополнительном отпуске, предоставляемом членам экипажей ВС «за ненормированный рабочий день».

Что касается ст. 117 ТК РФ, в ней действительно определено право работника, занятого на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, на предоставление ежегодного дополнительного отпуска, но только в случае, если условия труда по результатам специальной оценки отнесены к вредным условиям 2-й,

3-й или 4-й степени либо к опасным условиям труда (т.е. класс вредности 3.2. и выше).

Члены экипажей ВС в большинстве российских авиакомпаний данным правом не обладают, так как по результатам специальной оценки условий труда, проведенной в соответствии с Федеральным законом от 28.12.13 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», членам летных экипажей ВС определен класс вредности 3.1. Этот класс в соответствии со ст. 117 ТК РФ не является основанием для предоставления дополнительного отпуска за работу с вредными и (или) опасными условиями труда.

Одной из причин установления такого необъективно низкого класса вредности стало отсутствие особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации. Произошло это в результате невыполнения постановления Правительства РФ от 14.04.14 № 290 «Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей».

Таким образом, дополнительный отпуск членам экипажей воздушного

ПРОБЛЕМА

судна фактически определен только ст. 118 ТК РФ за особый характер работы. На деле оказалось, что забота Правительства РФ о соблюдении прав рассматриваемой категории работников на получение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день, а также за работу с вредными условиями труда является фикцией, так как у данной категории работников отсутствуют основания для приобретения самого права.

Упоминание в пояснительной записке стандартов и рекомендаций ИКАО (International Civil Aviation Organization - Международной организации гражданской авиации), а именно - поправки 33, касающейся реализации программы по контролю утомляемости членов экипажей ВС ГА и оптимизации режима труда и отдыха, с одной стороны, и тенденция (с неаргументированным обоснованием), направленная на сокращение общего количества дней дополнительного отпуска (а следовательно, на еще большую интенсификацию труда летного состава), с другой стороны, - очередное лукавство авторов проекта.

В этом контексте формирование нормативной правовой базы, регулирующей вопросы режима труда и отдыха и реализующей стандарты ИКАО, как и разработка и принятие особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и ка-

бинных экипажей воздушных судов (ЭВС) гражданской авиации, - это не заканчивающийся «долгострой». Установление (уменьшение) новых нормативов продолжительности дополнительного отпуска в целях «восстановления нарушенного баланса рабочего времени и времени отдыха членов летных и кабинных экипажей воздушных судов российских авиакомпаний» - приоритетная форсируемая стройка.

Дополнительный отпуск, учитывающий особый характер работы, нацелен на реабилитацию и восстановление психофизиологических ресурсов летного состава путем снятия аккумулятивной усталости (утомляемости) за продолжительный период работы.

Все ограничения, нормативы, дополнительные гарантии, установленные для членов летных ЭВС, введены в целях сохранения и поддержания допустимого уровня безопасности полетов. При отсутствии новых разработок, исследований в авиамедицине, строго обоснованных научных подходов и сбалансированных как по безопасности полетов, так и по экономическим желаниям работодателя, при отсутствии особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных ЭВС ГА, поднимать вопрос о пересмотре количества предоставляемых членам экипажей ВС дней дополнительного отпуска преждевременно.

В п. 2 рассматриваемого проекта постановления в качестве критерия для установления ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за особый характер работы применяется определенное количество календарных дней дополнительного отпуска за налет в зависимости от количества часов в течение рабочего года.

Другими словами, члену экипажа ВС, имеющему определенное количество часов налета в течение рабочего года, т.е. отработавшему определенное количество часов в особых условиях, предоставляется установленное (соответствующее налету) количество дней дополнительного отпуска в целях уменьшения воздействия на организм особых условий труда.

В этом контексте непонятно вводимое п. 3 проекта дополнительное ограничение по отработанному периоду (числу отработанных месяцев), объективно применяемое для расчета дней основного отпуска. Дополнительный отпуск для членов экипажей ВС предоставляется за особый характер работы, за часы, отработанные в особых условиях, и для определения количества дней дополнительного отпуска должен быть единственный критерий - количество часов налета в течение рабочего года.

Очередное лукавство авторов проекта состоит в заявлении о соответствии нормативов продолжительности отпуска членов летного и кабинного экипажей ВС, предлагаемых проектом постановления Пра-

вительства РФ, и общей продолжительности отпуска данных категорий работников, установленных приказом Министерства гражданской авиации (МГА) СССР № 50.

Как было указано выше, в результате внесения изменений в трудовое законодательство в настоящий момент отпуск членам экипажей ВС предоставляется в следующем порядке и на условиях: предоставление основной части (28 календарных дней) - согласно действующему трудовому законодательству (ст. 115 ТК РФ), дополнительного отпуска - согласно Правилам и изменениям в законодательстве в части исчисления (перевода из рабочих дней в календарные) дней отпуска (ст. 120 ТК РФ).

Правомочность применяемого порядка, условий и нормативов подтверждена решением Верховного Суда РФ.

Попытки пересмотреть право пилотов на дополнительный отпуск предпринимаются не впервые. 30 января 2013 г. решением Верховного Суда РФ № АКПИ12-1305 приказ МГА СССР № 50 от 13.03.86 был признан действующим и соответственно обязательным к исполнению.

В п. 23 данных Правил сказано: *«Работникам летного состава, в том числе бортоператорам и бортпроводникам, основной и дополнительный отпуск за работу в особых условиях предоставляются только в натуре, кроме случаев увольнения их из си-*

ПРОБЛЕМА

стемы Министерства гражданской авиации. В этих случаях за неиспользованный отпуск выплачивается компенсация».

Предлагаемый проект постановления Правительства РФ направлен, в первую очередь, как указано в пояснительной записке к проекту, не на приведение параметров исчисления отпусков в соответствие с параметрами исчисления отпусков (в календарных днях), установленными ТК РФ, а на сокращение общего количества дней отпуска членам экипажей ВС (при максимальных нормативах уменьшение составит 21 календарный день).

Доводы о дополнительном отпуске за ненормированный рабочий день и за работу во вредных и (или) опасных условиях труда повторно приводятся в заключительной части пояснительной записки. Но уже в сравнительной таблице нормативов предлагаемого проекта ненормированный рабочий день не упоминается вовсе.

Не может не вызвать серьезной озабоченности поддержка со стороны Правительства РФ общей тенденции по интенсификации трудового процесса членов экипажей ВС. Такая интенсификация выражается в повышении трудоемкости летного часа, повышении производительности труда летных специалистов, в сокращении времени отдыха: предполетного, послеполетного, выходных дней, и - в случае, если проект постановления

будет принят, - в сокращении общего количества дней отпуска.

Считаем преждевременным, недопустимым и даже опасным поднимать вопрос о сокращении количества предоставляемых членам экипажей дней дополнительного отпуска в условиях, когда отсутствует современная нормативная правовая база, регулирующая вопросы режима труда и отдыха и реализующая стандарты и рекомендации ИКАО.

В частности, не проработаны вопросы реализации программы по контролю утомляемости членов экипажей ВС ГА; невозможно объективно оценить условия труда членов экипажей из-за отсутствия особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов ГА, а также из-за отсутствия научного подхода для обоснования изменения времени отдыха данной категории работников.

Нельзя забывать, что на кону не только работоспособность и здоровье летчиков, но и то, во имя чего каждый день прикладывают огромные усилия тысячи людей - пилотов, бортпроводников, авиадиспетчеров, механиков и других работников аэропортов. Это - безопасность полетов, безопасность авиапассажиров, наших сограждан. Никакие материальные интересы работодателя не могут стоять выше этого.

Подготовил Ю. ЕНЦОВ