

ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОФСОЮЗОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ООП ГА)

125993, ГСП-3, А-167, г. Москва
Ленинградский пр., 37, корп.1, оф. 106

тел./факс 8 (499) 231 65 11
8 (499) 231 58 05
e-mail: pls-cpar@mail.ru

Исх. № 5
от 09 марта 2021 г.

Заместителю
Министра транспорта
Российской Федерации

Чалику И.П.

Уважаемый Игорь Петрович!

В целях выполнения решения протокола совещания о взаимодействии и сотрудничестве по реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в отраслях транспорта в рамках реализации соглашений, заключенных между Министерством транспорта Российской Федерации и общероссийскими объединениями транспорта от 15.02.2021г. № ИЧ-7 сообщая следующее:

По первому вопросу

В Российской Федерации существует трехуровневая система социально-трудовых отношений, которая обеспечивает социальную стабильность и устойчивое развитие нашего государства. На федеральном уровне это Генеральное соглашение между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и Правительством Российской Федерации, где оговариваются общие принципы развития Российской Федерации, социально-трудовых отношений с учетом программ развития, принятых в государстве, а также сбалансированного отношения между отраслями.

На отраслевом уровне заключаются Отраслевые соглашения, в которых детально прописывается развитие отрасли с учетом всех субъектов права, что позволяет избежать излишней конкуренции между предприятиями отрасли, а также позволяет реализовывать отдельные нормы статей Трудового кодекса РФ (расширяя и углубляя отдельные его нормы). Позволяют вводить дополнительные или расширять льготы, предоставляемые Трудовым кодексом РФ, причем, оплата дополнительных льгот относится на затраты, что благоприятно сказывается на социально-трудовых отношениях в отрасли. Справочно: Отраслевые соглашения заключены во всех видах транспорта, кроме авиационного.

На основании этих двух документов на уровне предприятий заключаются Коллективные договоры, где детально прописываются социальные гарантии и обязательства в области труда.

На данный момент подготовлен проект Генерального соглашения на 2021-2023 гг.,

которое в ближайшее время будет подписано.

К сожалению, в гражданской авиации отсутствует представитель работодателя, который бы соответствовал закону от 27 ноября 2002 года № 156-ФЗ «Об объединениях работодателей», что не позволяет заключить Отраслевое соглашение, так же отсутствие представителей работодателя от гражданской авиации в Российской трехсторонней комиссии отрицательно сказывается на результатах при отстаивании интересов отрасли на федеральном уровне. Отсутствие Отраслевого соглашения не позволяет организовать прибытие ветеранов авиационного персонала из регионов в Центральную клиническую больницу гражданской авиации для лечения в соответствии с Целевой программой, полноценно заключать Коллективные договора в авиапредприятиях.

Во многих авиапредприятиях социальное партнерство отсутствует, в том числе в ООО «А-Техникс», что создает недобросовестную конкуренцию в отрасли, так как отсутствуют дополнительные социальные обязательства работодателя перед работниками: так годами не предоставляются путевки на санаторно-курортное лечение по заключению врачебно-экспертной комиссии (ВЛЭК, ЦВЛЭК), что является определенной угрозой в области безопасности полетов; не проводятся мероприятия по детскому летнему оздоровительному отдыху; не выделяются средства на культурно-массовую работу. Все это нарушает принципы Конституции России как социально ориентированного государства.

Прошу Министерство транспорта Российской Федерации в рамках своих полномочий содействовать в создании представителей работодателя, который бы соответствовал федеральному закону №156-ФЗ, что позволит полноценно возродить социальное партнерство в отрасли и будет способствовать укреплению социальной стабильности.

По второму вопросу

В соответствии со статьей 1 Федерального закона от 08.01.1998 №10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» к авиационной технике относятся – летательные аппараты, их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, авиационное вооружение, авиационные средства спасания, тренажеры, наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также средства наземного обслуживания летательных аппаратов. Из числа персонала, эксплуатирующего данную технику, в настоящее время, к числу специалистов авиационного персонала не отнесены специалисты служб ЭРТОС гражданской авиации.

Воздушное законодательство Российской Федерации, в отличие от законодательства ряда стран Евросоюза, других стран – членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО - ИКАО), не охватывает дополнительной ответственностью профессиональную группу специалистов по радиотехническому обеспечению полётов.

В системе организации воздушного движения (ОрВД) Российской Федерации эта профессиональная группа специалистов именуется инженерно-технический персонал служб эксплуатации радиотехнического оборудования обеспечения полетов и авиационной электросвязи (ЭРТОС) (далее – специалисты ЭРТОС). В настоящее время, подавляющая часть данного персонала работает в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Данный персонал своей работой оказывает существенное влияние на уровень безопасности полетов, поскольку отвечает за функции связи, навигации и наблюдения, без которых невозможна ОрВД – основная составная часть аэронавигационного

обслуживания воздушного движения. Роль специалистов ЭРТОС в обеспечении безопасности полетов подчеркивается самим названием, которое используется ИКАО для этой профессиональной группы персонала: специалист по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения, а в английском варианте – Air Traffic Safety Electronic Personnel (ATSEP).

Круг основных обязанностей и профессиональных задач ATSEP обозначен в документе ИКАО DOC 10057 «Руководство по базовой подготовке и оценке персонала ATSEP» и охватывает техническое обслуживание (ТО), установку, мониторинг, управление и модификацию наземных систем и оборудования связи, навигации, наблюдения и ОрВД (кратко – систем и оборудования CNS/ATM), а также разработку, обновление и изменение процедур и правил ТО. Техническое обслуживание, в свою очередь, включает в себя: калибровку, сертификацию систем и оборудования CNS/ATM, превентивное и корректирующее ТО. Стандарты и рекомендованная практика ИКАО в сфере деятельности ATSEP представлены, главным образом, в Приложении 10 «Авиационная электросвязь» к Чикагской Конвенции, а к показателям качества работы ATSEP можно отнести характеристики качества функций связи, навигации, наблюдения: готовность, непрерывность и целостность.

Отсутствие единого государственного стандарта для определения компетентности специалистов ЭРТОС привело к тому, что требования к специалисту, на уровне организации, могут сильно различаться.

В рамках программы EATMP (European ATM Programme – Европейская программа управления воздушным движением) в EUROCONTROL был создан целый ряд документов/руководств, формирующий систему профессиональной подготовки специалистов ЭРТОС в Европе. Аспекту компетентности специалистов ЭРТОС уделено большое внимание в одном из ESARR (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements – регулятивные требования Евроконтроля по безопасности) – ESARR5. Требования, связанные с получением свидетельства авиационным специалистом, включают в себя минимальный возраст, медицинскую годность определенного класса, требования к первоначальной подготовке и порядок поддержания компетентности. Дополнительно определяются и требования к учебным организациям, осуществляющим подготовку этого вида специалистов. Внедрение свидетельств для определенной категории персонала формализует и упорядочивает на основе единого стандарта систему профессиональной подготовки, что способствует обеспечению заданного уровня компетентности.

Иногда внедрение свидетельства на национальном уровне происходит в рамках мероприятий по реактивному (после авиакатастрофы) управлению безопасностью полетов. Так произошло в Швейцарии, где в 2005 году было введено свидетельство для специалистов ЭРТОС после трагедии над Боденским озером, связанной, в том числе и с неадекватными действиями специалистов ЭРТОС.

На основании вышеизложенного прошу рассмотреть вопрос включения работников радиолокации, радионавигации и связи в перечень специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

По третьему вопросу

В отрасли имеется много ветеранов, отдавших авиации всю свою жизнь и здоровье. История авиации сложилась так, что работники когда-то единого Аэрофлота стали трудиться в разных авиакомпаниях и авиапредприятиях. Ветераны ушли на

пенсию и в большинстве своем остались забытыми. Хотя остаются в строю их ученики.

Полагаю, что Минтранс России имеет возможность внести в адрес авиакомпаний предложения по созданию отдельного тарифа на авиабилеты для ветеранов гражданской авиации один раз в год. Условия предоставления льготного тарифа (например, 100 руб.) на авиабилеты для ветеранов, являющихся неработающими пенсионерами, могут быть различными:

- наличие звания «Ветеран труда», наличие награды Минтранса России;
- перелет в сезон пониженного спроса на авиаперевозки (с 01 октября по 15 мая);
- ограничение количества билетов льготного тарифа на один рейс;

Подобные меры не повлияют на экономическое состояние авиакомпаний, но создадут им социальный имидж. Учитывая, что в межсезонный период загрузка на многие рейсы авиакомпаний не является полной, практическая реализация такого предложения не является сложной. Этот вопрос так же можно урегулировать в рамках Отраслевого соглашения.

До создания полноценного представителя работодателя на федеральном уровне и заключения Отраслевого соглашения прошу содействовать в переговорах с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта о заключении соглашения с Общероссийский объединением профсоюзов гражданской авиации по предоставлению служебных (льготных) авиабилетов ветеранам авиационного персонала при следовании из регионов в Центральную клиническую больницу гражданской авиации для лечения в рамках реализации целевой программы по реабилитации авиационного персонала.

Председатель
Координационного Совета,
Член РТК,
Пилот А-330

М.Ю. Бойчук