

## **ПРАВОВОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**АНО «Центр социально-трудовых прав» (ЦСТП)**

**Город Москва, 15 августа 2023 года**

**Президенту Межрегионального  
профессионального союза  
«Шереметьевский профсоюз летного  
состава»**

**Дельдюжову Игорю Владимировичу**

**На основании Вашего письма от 20 июля 2023 года нами подготовлено правовое заключение.**

**Вами были поставлены следующие вопросы:**

1. Являются ли правомерными действия руководства ПАО «Аэрофлот», которое предложило пилотам подписать допсоглашения к трудовым договорам о том, что аэропортами пребывания/базирования будут являться одновременно 20 различных аэропортов, а также приказом № 245 от 26 мая 2023 года ввело фиксированную компенсационную выплату пилотам, в трудовых договорах которых указаны аэропорты базирования, за час времени ожидания в аэропортах базирования, за исключением аэропортов города Москвы?
2. Какие действия можно предпринять для защиты трудовых прав членов профсоюза?

## Документы, представленные для анализа:

Обращения президента ШПЛС в Минтранс России, Росавиацию и к председателю единого представительного органа работников ПАО «Аэрофлот», с описанием ситуации. — 3 документа на 6 листах.

## По вопросам, поставленным в запросе, сообщаем следующее:

- 1. Являются ли правомерными действия руководства ПАО «Аэрофлот», которое предложило пилотам подписать допсоглашения к трудовым договорам о том, что аэропортами пребывания/базирования будут являться одновременно 20 различных аэропортов, а также приказом № 245 от 26 мая 2023 года ввело фиксированную компенсационную выплату пилотам, в трудовых договорах которых указаны аэропорты базирования, за час времени ожидания в аэропортах базирования, за исключением аэропортов города Москвы?**

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ урегулированы в Положении, утв. Приказом Минтранса РФ от 21 ноября 2005 года № 139 (*Далее также — Положение № 139*), которое принято в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса РФ (*Далее по тексту — ТК РФ*).

Именно в данном Положении предусмотрены понятия «базовый аэропорт» и «внебазовый аэропорт», при этом под базовым аэропортом понимается «аэропорт постоянного места работы члена экипажа» (абзац 2 пункта 15 Положения № 139), а также введено правило о том, что время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается в рабочее время в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания (пункт 27 Положения № 139).

Понятие базовый аэропорт, по нашему мнению, не следует отождествлять с понятиями место работы и рабочее место.

Под местом работы понимается расположенная в определённой местности (населенном пункте) конкретная организация, ее представительство, филиал, иное обособленное структурное подразделение<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См. Обзор Верховного суда Российской Федерации практики рассмотрения судами дел, связанных с осуществлением гражданами трудовой деятельности в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26 февраля 2014 года).

Под рабочим местом пилота следует понимать соответствующее воздушное судно, на котором пилот осуществляет свои должностные обязанности<sup>2</sup>.

Базовый аэропорт — специальное понятие, предусмотренное Положением № 139, для целей надлежащего учета рабочего времени пилотов и других членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ.

Соответственно, базовый аэропорт нельзя отнести ни к месту работы пилотов, ни к их рабочему месту. Базовый аэропорт является самостоятельным понятием, определяемым в порядке, предусмотренном Положением № 139.

В этой связи стоит заметить, что из буквального содержания пункта 1.2 Дополнительных соглашений, которые предлагаются пилотам к подписанию, нельзя сделать однозначного вывода о том, что работодатель хочет указать перечень базовых аэропортов в качестве места работы или рабочего места пилотов. Представляется, что в пункте 1.2 Допсоглашений работодатель хочет закрепить именно условие о том, что ряд аэропортов по перечню следует считать базовыми.

Вместе с тем, по нашему мнению, такой подход работодателя к урегулированию вопроса о базовых аэропортах пилотов противоречит Положению № 139.

Так, из содержания пункта 15 Положения № 139 следует, что для определения продолжительности полетной смены имеет значение базовое время явки на вылет, которым следует считать местное время аэропорта постоянного места работы члена экипажа (базовый аэропорт) или внебазового аэропорта, если член экипажа находится во внебазовом аэропорту 48 часов и более.

Из положений данного пункта следует, что у члена экипажа должен быть аэропорт, где он постоянно работает (базовый аэропорт), наличия нескольких таких аэропортов не предполагается.

Кроме того, в пункте 27 Положения № 139 установлено, что время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами включается в рабочее время в размере одного часа за каждые четыре часа времени ожидания. Во время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами не включается время еженедельного отдыха, предусмотренное полетным заданием.

Данная гарантийная норма также утрачивала бы смысл, если бы у пилота было более одного базового аэропорта и полеты осуществлялись между базовыми аэропортами, а тем более, если бы все аэропорты, куда совершает полеты пилот, были бы объявлены его базовыми аэропортами.

Заметим, что в силу пункта 27 Положения № 139 время ожидания вылета во внебазовом аэропорту между полетными сменами должно включаться в рабочее время в указанной пропорции, в Положении № 139 не предусмотрено возможности замены включения соответствующих периодов в рабочее время денежной компенсацией. В

---

<sup>2</sup> Такой подход, к примеру, применяется в Письме Федерального агентства воздушного транспорта от 10 марта 2015 года № 11.2-182 «О специальной оценке условий труда членов экипажей ВС».

связи с чем установление работодателем фиксированной компенсационной выплаты пилотам, в трудовых договорах которых указаны аэропорты базирования, за час времени ожидания в аэропортах базирования, за исключением аэропортов г. Москвы, не является основанием для игнорирования пункта 27 Положения № 139.

На основании изложенного мы полагаем, что действия работодателя, который закрепляет в трудовых договорах пилотов сразу несколько базовых аэропортов, пытаясь обойти норму пункта 27 Положения № 139 о включении времени ожидания вылета во внебазовых аэропорта в рабочее время, не являются законными.

## **2. Какие действия можно предпринять для защиты трудовых прав членов профсоюза?**

**— Оспаривание действий руководства ПАО «Аэрофлот» в органах транспортной прокуратуры.**

В соответствии с приказом Генерального прокурора Российской Федерации от 16 декабря 2006 года № 117 Московская межрегиональная транспортная прокуратура осуществляет надзор за исполнением законодательства на воздушном, водном и железнодорожном транспорте.

Свои жалобы, заявления и предложения граждане и организации могут направить через интернет приемную по адресу <http://www.mmtproc.ru/i-reception/> или непосредственно:

— в Московскую прокуратуру по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте (129212, город Москва, Ленинградское шоссе, дом 58, корпус 10, телефон: 8 495 459-90-38, факс: 8 499 266-25-22);

— в Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру (адрес: 107140, город Москва, улица Краснопрудная, дом 22 «Б», телефон: 8 495 785-70-00, факс: 8 499 266-16-75).

Порядок рассмотрения поступивших обращений регламентирован приказом Генерального прокурора Российской Федерации от 30 января 2013 года № 45 «Об утверждении и введение в действие Инструкции о порядке рассмотрения обращений и приема граждан в органах прокуратуры Российской Федерации».

Федеральный закон устанавливает сроки регистрации и рассмотрения обращения:

— в течение трех дней с момента поступления обращение должно быть зарегистрировано;

— в течение 30 дней со дня регистрации обращение должно быть рассмотрено, в исключительных случаях руководитель государственного органа или органа местного самоуправления, должностное лицо либо уполномоченное на это лицо вправе

продлить срок рассмотрения обращения не более чем на 30 дней, уведомив о продлении срока его рассмотрения гражданина, направившего обращение.

В жалобе в прокуратуру стоит указать на устранение органами прокуратуры аналогичных нарушений в а/к «Россия».

По истечении 30 дней органы прокуратуры примут решение либо в пользу ПАО «Аэрофлот» либо в пользу пилотов и профсоюза.

#### **— Коллективное обращение в суд от имени профсоюза**

В случае если прокуратура не усмотрит нарушений или по тем или иным причинам откажется рассматривать жалобу, полагаем возможным обратиться в суд с исковым заявлением о признании действий работодателя незаконными, включении времени ожидания во внебазовом аэропорту в рабочее и об его оплате, а также о взыскании компенсации морально вреда от имени конкретного пилота или нескольких пилотов, которым работодатель выплатил фиксированную компенсацию, но не включил время ожидания в фактически внебазовом аэропорту в рабочее. Процессуальным истцом по такому делу может выступить ШПЛС (обратиться в суд в интересах членов профсоюза).

Мы считаем, что шансы на успех в суде будут больше, если ШПЛС обратиться в суд с иском в интересах не одного, а сразу нескольких пилотов, сделает это дело массовым, придаст процесс огласке в СМИ.

Таким образом, мы можем рекомендовать профсоюзу сперва оспорить действия работодателя в органах транспортной прокуратуры. А в случае, если жалобы в органы прокуратуры не подействуют, рассмотреть вопрос о признании действий работодателя незаконными в рамках индивидуального трудового спора между конкретным пилотом (пилотами) и работодателем. Процессуальным истцом по судебному делу может выступить ШПЛС, одновременно придав судебный процесс огласке.

**Директор АНО «Центр социально-трудовых прав»  
Нурик А.Я.**