

ОСОБЕННОСТИ ИСЧИСЛЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАЖА РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Полина ГУЦКО,

аспирант кафедры гражданского процесса
и трудового права БГУ

АННОТАЦИЯ

В статье анализируются критерии оценки условий труда работников гражданской авиации. Рассматриваются тарифы взносов на профессиональное пенсионное страхование. Анализируются особенности исчисления профессионального стажа работников гражданской авиации. Обосновывается необходимость включения работников государственной авиации в круг лиц, имеющих право на профессиональное пенсионное страхование. Предложено внести некоторые изменения в законодательство.

Трудовая деятельность работников гражданской авиации обладает определенной спецификой, что отличает ее от трудовой деятельности иных работников. И.А.Холиной при анализе характера и условий труда работников летного состава гражданской авиации сделан вывод о том, что их работа носит особый характер, так как связана с использованием транспортного средства – источника повышенной опасности [1, с. 19]. К факторам, которые определяют особый порядок регулирования трудовых и пенсионных отношений работников гражданской авиации, А.В.Скоробагатко справедливо относит особый режим работы, обусловленный сложностью системы управления полетами, обслуживание источника повышенной опасности, с которыми связана их работа, способ организации труда, обусловленный характером производственного процесса и разъездным характером труда, негативное влияние различных факторов на состояние здоровья [2, с. 36]. Последнему фактору особое внимание уделяют ученые в области медицины. В литературе имеются работы, посвященные изучению влияния некоторых вредных факторов на организм летчиков: шума (Е.А.Соколова), вибраций (В.Г.Терентьев), ионизации воздуха (В.В.Оглезнев) и так далее. Ж.А.Лукачко доказал, что однодневные полетные нагрузки неблагоприятно влияют на состояние сердечно-сосудистой и нервной систем, ментальных способностей, сенсомоторных реакций летчиков и способствуют нарушениям метаболических процессов и возникновению различных заболеваний [3, с. 14]. Это все обуславливает актуальность выбранной темы и необходимость предоставления повышенного уровня пенсионного обеспечения данной категории работников.

В соответствии со ст. 5 Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 года «О профессиональном пенсионном страховании» (далее – Закон о профессиональном пенсионном страховании) профессиональному пенсионному страхованию подлежат работники летного и летно-испытательного состава гражданской авиации, работники, осуществляющие непосредственное управление полетами воздушных судов гражданской авиации, работники инженерно-технического состава гражданской авиации, бортоператоры и бортпроводники воздушных судов гражданской авиации.

Профессиональный стаж формируется у работников только гражданской авиации. Данная позиция законодателя, на наш взгляд, является спорной.

Закон Республики Беларусь от 17 апреля 1992 года «О пенсионном обеспечении» (ст. 47) определил условия назначения пенсий отдельным категориям

работников авиации и летно-испытательного состава независимо от ведомственной принадлежности, в том числе работникам авиации Республиканского государственно-общественного объединения «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь» (далее – ДОСААФ). Авиация ДОСААФ относится к государственной авиации. Аэроклубы ДОСААФ с 1996 года занимаются подготовкой спортсменов и первоначальным летным обучением курсантов-летчиков авиационного факультета военной академии Республики Беларусь. Этим самым они обеспечивают главную составляющую подготовки специалистов для государственной авиации – практическую. В зависимости от задач, погодных условий и других, независящих от летного состава причин, летный период может длиться от 5 до 8 месяцев, при этом нагрузка в летную смену доходит до 4 часов 30 минут (чистого летного времени). В течение одного полета (30 минут) летчик кроме таких сложных элементов, как взлет и посадка, совершает от 10 до 40 маневров, эволюций (фигур пилотажа), при которых он испытывает как положительную, так и отрицательную перегрузку от -5 до +8 единиц [4].

В соответствии с п. 1.4 Порядка исчисления сроков выслуги лет для назначения пенсий работникам летного состава, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18 декабря 1992 г. №758, в выслугу лет (специальный стаж) засчитывается полтора года за один год работы в должностях летного состава в ДОСААФ при условии выполнения плана учебно-летной подготовки, а при выполнении сложного и высшего пилотажа засчитывается два года.

С принятием Закона о профессиональном пенсионном страховании летный состав авиации ДОСААФ утратил право на льготное пенсионное обеспечение, что не соответствует принципу социальной справедливости. Такое положение привело и далее приводит к оттоку специалистов, тем самым разрушая систему подготовки летных кадров по заказу учреждения образования «Военная академия Республики Беларусь», спортсменов-летчиков, спортсменов-парашютистов.

Государственная авиация выполняет более сложные задачи по интенсивности, ответственности и напряженности, чем гражданская авиация. В соответствии со ст. 1 Воздушного кодекса Республики Беларусь государственная авиация используется для осуществления военной, пограничной, таможенной службы, правоохранительной деятельности, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, решения задач

в области мобилизационной подготовки, выполнения литературных полетов, а также для решения иных государственных задач, определяемых Президентом Республики Беларусь. Медицинская служба командования военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны отметила, что при проведении врачебно-лётной экспертизы при определении годности к лётной работе перечень болезней и уровень заболеваемости, а также степень воздействия негативных производственных факторов (перегрузки при полетах, шум, вибрация и так далее) у государственной авиации гораздо выше, чем у гражданской. В связи с этим считаем обоснованным включить в круг лиц, имеющих право на профессиональное пенсионное страхование, работников государственной авиации. В целях реализации данного положения необходимо исключить из Закона о профессиональном пенсионном страховании и иных нормативных правовых актов принятых в его развитие слово «гражданской» и разработать критерии оценки условий труда для этой категории работников.

Одним из условий формирования профессионального стажа работников гражданской авиации является соответствие (тождество) наименований должностей в Перечнях рабочих мест с особыми условиями труда для целей профессионального пенсионного страхования, созданных работодателями, должностям, содержащимся в Перечнях, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 октября 2008 г. №1490 «О некоторых вопросах профессионального пенсионного страхования».

Правильное применение Перечней является одной из актуальных проблем, связанной в дальнейшем с формированием профессионального стажа. Перечни работников авиации и лётно-испытательного состава подверглись значительным изменениям посредством уточнения наименования отдельных профессий, конкретизации некоторых категорий работников гражданской авиации. Отдельные категории работников были исключены, что, на наш взгляд, не соответствует принципу социальной справедливости: парашютист-испытатель, парашютист-спасатель и другие.

Не допускается возможность использования в первичных документах работодателя производного наименования должностей. В целях урегулирования сложившейся ситуации руководителям авиационных организаций пришлось привести все первичные документы страхователя в соответствие с требованиями законодательства о профессиональном пенсионном страховании, чтобы обеспечить лётный состав правом на профессиональные пенсии. В частности, пришлось исключить из штатного расписания должность «второй пилот», а также профессию «старший бортпроводник», что вызвало некоторые затруднения правового характера. Стоит отметить, что в настоящее время работа по профессии «старший бортпроводник» и работа в производной должности «второй пилот» учитываются в специальном стаже, а в профессиональном стаже не учитывается, хотя работник работает на одном и том же рабочем месте и по-прежнему на него действуют неблагоприятные факторы. А работа по профессии «бортпроводник» и в должности «пилот» включается в профессиональный стаж.

Республика Беларусь, являясь полноправным членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), присоединившись к Чикагской конвенции «О международной гражданской авиации» в

декабре 1992 года, обязана выполнять требования данной Конвенции и ее приложений. Так, в главе 1 Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции содержатся определения «командир воздушного судна» и «второй пилот» - авиационного персонала по специальности «пилот». Аналогичные определения содержатся в Авиационных правилах организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 сентября 2006 г. №37, и в Авиационных правилах выдачи свидетельств и классификации авиационного персонала гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 мая 2011 г. №36, а также в аналогичных нормативных документах Российской Федерации. Анализ приведенных нормативных правовых актов показывает, что термин «пилот» не используется в значении «должность» и его определения нет ни в одном законодательном акте. Исключением является использование термина «пилот» в значении «должность» в ее базовом наименовании в Общегосударственном классификаторе Республики Беларусь ОКРБ 006-2009 «Профессии рабочих и должности служащих», утвержденном постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 22 октября 2009 г. №125.

Для сравнения отметим, что в законодательных актах Российской Федерации используется термин «второй пилот» как полное наименование этой должности [6].

В основных нормативных правовых актах Республики Беларусь по воздушному транспорту прописаны положения, относящиеся к функциям именно «второго пилота», а не «пилота».

Аналогичная ситуация и с профессией «старший бортпроводник». Кабинный экипаж грузового самолета состоит из двух лиц лётного состава: старшего бортпроводника и бортпроводника. Старший бортпроводник осуществляет организационные и руководящие функции. Выполнение «бортпроводником» воздушного судна функций «старшего бортпроводника» может сказаться на качестве выполняемых работ и безопасности полетов, особенно при перевозке опасных грузов.

В связи с вышеуказанным предлагается внести следующие изменения в действующее законодательство:

- подпункт 1.3 пункта 1 раздела I Перечня должностей работников лётного и лётно-испытательного составов гражданской авиации для целей профессионального пенсионного страхования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 октября 2008 г. №1490 «О некоторых вопросах пенсионного страхования», изложить как *«1.3. пилот, второй пилот»*;

- в приложении 4 к Инструкции по определению формата формы перечня рабочих мест с особыми условиями труда организации для целей профессионального пенсионного страхования, утвержденного постановлением Фонда социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 31 мая 2011 г. №5 (далее – Инструкция), в Справочнике «Особые показатели», в строке, касающейся «пилота», записать *«пилот, второй пилот»*;

● в приложении 5 Инструкции в строки с кодами ОКРБ 24331 и ОКРБ 11213 в Справочнике «Должности и профессии для целей профессионального пенсионного страхования» включить наименование должности «второй пилот» и профессию «старший бортпроводник» соответственно.

Внесение указанных изменений позволит устранить имеющиеся несоответствия в законодательстве, при этом не повлияет на расширение перечня должностей работников и будет способствовать установлению социальной справедливости работникам в должности «второй пилот» и профессии «старший бортпроводник» путем предоставления им права на досрочную профессиональную пенсию.

Исчисление профессионального стажа летчиков производится путем сложения периодов, за которые уплачены взносы на профессиональное пенсионное страхование. Тарифы взносов на профессиональное пенсионное страхование для работников гражданской авиации различаются. Для работников летного и летно-испытательного состава гражданской авиации, работников, осуществляющих непосредственное управление полетами воздушных судов гражданской авиации, бортпроводников и бортпроводников воздушных судов гражданской авиации установлен тариф в размере 4,8%. Для работников инженерно-технического состава гражданской авиации – 2,3%. Учитывая то, что повышенный шум, вибрация, информационный дискомфорт, действие электромагнитного излучения, радиации, смена вектора гравитации, искажение пространства и времени, повышенный риск угрозы жизни приводят к более раннему истощению психофизиологических резервов человека, что ведет к омоложению профессиональных заболеваний и к укорочению продолжительности жизни [7, с. 13], необходимо повысить уровень досрочного пенсионного обеспечения данной категории работников путем повышения тарифов взносов на профессиональное пенсионное страхование до уровня тарифа взносов, установленных для работников, занятых по Списку №1 и Списку №2 соответственно.

Формирование профессионального стажа напрямую связано с соблюдением критериев оценки условий труда. Для каждой из вышеуказанных категорий работников гражданской авиации установлены свои критерии. Чрезмерная дифференциация критериев оценки условий труда вызывает сомнения в разумности и целесообразности, затрудняет понимание работниками, работодателями. В связи с этим А.В.Скоробагатко высказывает мнение об «упрощении и совершенствовании» высокого уровня дифференциации норм пенсионного обеспечения работников данной категории [2, с. 39]. Данное положение заслуживает внимания.

Для работников, должности которых предусмотрены в перечне должностей работников, осуществляющих непосредственное управление полетами воздушных судов гражданской авиации, а также работников инженерно-технического состава гражданской авиации одним из критериев оценки условий труда является занятость в течение полного рабочего дня (в пределах его продолжительности, установленной законодательством). Согласно ст. 112 Трудового кодекса Республики Беларусь полная норма продолжительности рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю. Для рассматриваемой категории работников не установлена сокращенная продолжи-

тельность рабочего времени по сравнению с другими работниками. По нашему мнению, с учетом особенностей трудовой деятельности и целью уменьшения воздействия неблагоприятных факторов, для работников, осуществляющих непосредственное управление полетами воздушных судов гражданской авиации, работников инженерно-технического состава гражданской авиации целесообразно установить сокращенную продолжительность рабочего времени (например, 35 часов в неделю) и внести соответствующие дополнения в трудовое законодательство.

К критериям оценки условий труда для работников летного состава относят следующие:

1) занятость не менее чем на полную ставку (оклад);

2) налет часов в течение календарного года:

● не менее 240 часов налета на самолетах – для членов летного экипажа воздушного судна, не занятых выполнением авиационных работ;

● не менее 144 часов налета на самолетах (вертолетах) – для членов летного экипажа воздушного судна, занятых выполнением авиационных работ, а также для работников летно-инструкторского и командно-летного составов;

3) участие в полетах в составе экипажа воздушного судна, за исключением старшего бортового радиста авиационного отряда, старшего бортового инженера авиационного отряда, штурмана авиационной эскадрильи, инженера бортовой авиационной эскадрильи. Выделение данного критерия считаем необоснованным, так как участие в полетах в составе экипажа воздушного судна предусматривается для всех работников командно-летного состава.

Несоблюдение одного из установленных критериев, в частности невыполнение работником гражданской авиации нормы налета часов в течение календарного года, не дает оснований для формирования профессионального стажа в данном году.

Сумма перечисленных за такого работника в течение года взносов на профессиональное пенсионное страхование подлежит возврату страхователю, соответственно, отсутствуют основания для включения в профессиональный стаж периода, исчисленного пропорционально имеющемуся фактическому налету часов за этот год.

Исключением являются случаи работы неполный календарный год в связи с приемом на работу, переводом, увольнением с работы и выходом на пенсию. В этих случаях неполный календарный год работы засчитывается в профессиональный стаж, если работники имели необходимый налет часов, исчисленный пропорционально отработанному времени, исходя из установленной годовой нормы часов, при соблюдении других, установленных законодательством условий. Профессиональный стаж определяется из расчета 20 часов налета на самолетах за полный месяц профессионального стажа или 12 часов (в зависимости от выполнения авиационных работ).

Расчет профессионального стажа для работников летного состава гражданской авиации осуществляется следующим образом. Например, налет часов у работника составил 453 часа 40 минут. Минуты переводятся в часы с дробной частью: $40/60=0,7$. Налет часов делится на норму выработки для зачета месяца стажа: $453,7/20=22,7$. Целая часть делится на 12, и результат составит годы стажа, а остаток от деления месяцы – $22/12=1,8$, то есть 1 год 10 месяцев (22-

12=10). Дробная часть умножается на 30 (это дни стажа): $0,7 \times 30 = 21$. Итого стаж от налета 453 часа 40 минут составит 1 год 10 месяцев 21 день.

В правоприменительной практике возникают проблемы с расчетом профессионального стажа отдельных работников гражданской авиации, а именно работников летного и летно-испытательного состава, бортпроводников, бортпроводников. В соответствии с установленным порядком уплаты взносов на профессиональное пенсионное страхование работодатель обязан ежемесячно уплачивать взносы на профессиональное пенсионное страхование за работников, рабочие места которых включены в Перечень для целей профессионального пенсионного страхования. Вместе с тем норма выработки, установленная для работников определенного вида деятельности, как правило, определяется в целом за год. Таким образом, при отсутствии выработанной нормы, установленной за год, независимо от объема уплаченных взносов профессиональный стаж у работника не формируется. Например, главный штурман отработал календарный год, при этом налет часов составил 239 часов. В данном примере у работника не сформировался профессиональный стаж за год, так как не выполнено основное условие – норма налета часов для этой категории работников 240 часов.

Решение этой проблемы возможно путем изменения критериев оценки условий труда для таких категорий работников и порядка исчисления профессионального стажа. На наш взгляд, более обоснованно исчислять профессиональный стаж пропорционально налету часов. Так, при налете 239 часов в год расчет профессионального стажа будет такой. Налет часов делится на норму выработки для зачета месяца стажа: $239/20 = 11,95$ месяцев. Получилось полных 11 месяцев профессионального стажа. Дробная часть умножается на 30 (это дни стажа) - $0,95 \times 30 = 29$ дней. Таким образом, при исчислении профессионального стажа пропорционально налету часов стаж работника составит 11 месяцев 29 дней.

Изменение критериев оценки условий труда – необходимая мера по совершенствованию порядка исчисления профессионального стажа работников авиации. В связи с этим норма налета часов должна устанавливаться за месяц, а не за год. Предлагаем внести изменения в законодательство и установить для работников авиации следующие нормы налета часов за месяц: для работников летного и летно-испытательного состава – 20 или 12 часов в зависимости от выполнения авиационных работ; для бортпроводников – 20 часов; для бортпроводников – 31 час. При этом норма налета должна приравниваться одному месяцу профессионального стажа. В случае если командир воздушного судна в первом месяце налетал 8 часов, во втором месяце налет часов отсутствовал, а в третьем налет часов составил 122 часа, то для расчета профессионального стажа необходимо все часы сложить и разделить на норму налета (20 часов). Получается 6 месяцев и 15 дней.

Таким образом, в целях повышения уровня пенсионного обеспечения летчиков и усовершенствования порядка исчисления профессионального стажа предлагаем:

- 1) увеличить для работников авиации тарифы взносов на профессиональное пенсионное страхование;
- 2) включить в круг лиц, имеющих право на профессиональное пенсионное страхование, работников государственной авиации;
- 3) включить должность «второй пилот», профессию «старший бортпроводник» в круг лиц, имеющих право на профессиональное пенсионное страхование;
- 4) изменить критерии оценки условий труда:
 - а) установить норму часов налета за месяц, а не за год;
 - б) установить для работников авиации следующие нормы налета часов за месяц:
 - для работников летного и летно-испытательного состава – 20 или 12 часов в зависимости от выполнения авиационных работ;
 - для бортпроводников – 20 часов;
 - для бортпроводников – 31 час;
 - в) норма налета должна приравниваться одному месяцу профессионального стажа;
 - 5) исчислять профессиональный стаж пропорционально норме налета часов за месяц.

1. Холина, И.А. Особенности правового регулирования труда авиационного персонала гражданской авиации: автореферат дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 / И.А.Холина; Институт государства и права Российской академии наук. – Москва, 2007. – 38 с.
2. Скоробагатко, А.В. Пенсионное обеспечение работников гражданской авиации и летно-испытательного состава / А.В.Скоробагатко // Ежеквартальный научно-практический журнал «Трудовое и социальное право». – 2013. – №3 (7). – С. 35–40.
3. Лукачко, Ж.А. Влияние профессиональных вредностей на состояние здоровья и работоспособность летчиков сельскохозяйственной авиации и определение их профессиональной пригодности: автореф. дис. ... канд. биол. наук: 14.00.07 / Ж.А.Лукачко; Гродненский государственный медицинский институт. – Гродно, 1997. – 16 с.
4. О восстановлении льгот авиационному персоналу: Письмо Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь 18 авг. 2009 г. №01-08/887 // Архив Фонда социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь.
5. О предоставлении информации: Письмо Командования Военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны от 18.08.2009 г. №1/21/98 // Архив Фонда социальной защиты населения Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь.
6. Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих: приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, 29 янв. 2009 г., №32 // Эталон – Россия [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
7. Чикирева, И.П. Пенсия за выслугу лет в связи с работой в гражданской авиации: автореферат дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05 / И.П.Чикирева; Уральская академия государственной службы. – Екатеринбург, 1996. – 24 с.

ANNOTATION

The paper analyzes the criteria for assessing the working conditions of civil aviation. Rates of contributions to the professional pension insurance are under consideration in this paper. The author analyzes the peculiarities of calculating professional experience civil aviation employees. There are grounds for necessity of the inclusion of state aviation employees to the scope of persons entitled to the professional pension insurance. The author proposes to make some amendments to the legislation.

Материал поступил в редакцию 11.03.2015