

ПРЕС-РЕЛІЗ
Всеукраїнської профспілки пілотів (ВПП)
щодо діяльності у період з листопада 2014 р. до листопада 2015 р.

• **Робота над впровадженням актів законодавства ЄС, що передбачені у Додатку І до Угоди про Спільний авіаційний простір (САП) та інших**

У квітні 2015 р. нашою профспілкою було піднято питання спрощеного порядку впровадження законодавчих актів ЄС в авіаційній сфері на рівні нового Міністра інфраструктури України. Проте, на жаль, на сьогодні воно блокується першими особами Міністерства інфраструктури України. Зокрема, згідно з наданою відповіді від заступника Міністра з питань європейської інтеграції Міністерства інфраструктури України від 24.11.2014 р. розробка планів імплементації актів законодавства ЄС у сфері авіаційного транспорту буде вирішуватись після підписання Угоди про САП. Тобто Міністерством інфраструктури України навіть розробка планів не передбачалась, вже не кажучи про впровадження актів законодавства ЄС. Крім того, питання впровадження актів законодавства ЄС в Україні ставиться в залежність від підписання чи не підписання Угоди про САП.

Відповідно до Рішення Ради національної безпеки і оборони України, введеного в дію Указом Президента України №535/2015 від 04.09.2015 р., було вирішено, щоб Кабінет Міністрів України невідкладно затвердив план заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з Європейським Союзом і його державами-членами. Цей план повинен передбачати заходи щодо адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу в сфері авіаційного транспорту. Лише з цих підстав Міністерством інфраструктури України було розроблено проект плану заходів, яким передбачається впровадження окремих частин лише **2-х** регламентів ЄС (упродовж 4 років) з **65-ти** актів законодавства ЄС. Терміни імплементації інших **63-х** актів законодавства ЄС, визначених у додатку III (розділ 2) до Угоди про САП та інших – відсутні.

ВПП має ряд прикладів, як можна здійснити адаптацію законодавства України до законодавства ЄС в сфері авіаційного транспорту якнайшвидше та без додаткового витрачання бюджетних коштів. Наприклад, коли було необхідно невідкладно ввести в дію міжнародні норми щодо перевезення небезпечних вантажів і у чиновників не було часу на їх переклад, аналіз та адаптування, то дані норми були введені в дію миттєво і діють і досі. У зв'язку з чим, було вирішено ініціювати зустріч з представниками Апарату Президента України, які є відповідальними за європейську інтеграцію, для обговорення реалізації спрощеного порядку впровадження актів законодавства ЄС.

Крім того, ВПП ініціювала надання технічної допомоги ЄС щодо впровадження європейських норм в Україні. Так, 12-13 травня 2015 р. при Міністерстві інфраструктури України була організована місія з технічної підтримки Державної авіаційної служби України, а саме семінар-практикум з юридичних аспектів впровадження європейського авіаційного законодавства на прикладі Балканських країн. Даний захід був організований у рамках проекту «Трасека II», із залученням міжнародних експертів високого рівня, за підтримки ВПП. На ньому було розглянуті питання щодо: історії впровадження регламентів та директив ЄС, прикладів їх впровадження у Балканських країнах через нормативно-правові акти, процедур та термінів (встановлених в угоді та реальних) їх впровадження тощо. Даний захід був розрахований в першу чергу на керівництво та персонал юридичного та міжнародного відділів Міністерства інфраструктури України та Державної авіаційної служби України, які безпосередньо повинні впроваджувати європейські вимоги.

Також ВПП звертала увагу керівництва держави на заяви та дії керівництва Громадської спілки «Асоціація підприємств авіаційної галузі», що спрямовані на блокування впровадження актів законодавства ЄС та на політичну дискредитацію Уряду та Державної авіаційної служби України.

• **Продовження роботи над змінами законодавства щодо легалізації страйку на транспорті**

Завдяки досягненням Профспілки бортпровідників авіакомпанії «Аеросвіт» в Європейському суді з прав людини – були створені передумови для того, щоб примусити державу здійснити зміни в законодавстві. Фактично Рішенням Європейського суду з прав людини був створений прецедент та визнано, що заборона страйків на транспорті є незаконною. Україну зобов'язали привести ст. 18 ЗУ «Про транспорт» до Конституції та ЗУ «Про порядок вирішення колективних спорів (конфліктів)». Це стало реальним поштовхом для відновлення роботи щодо легалізації страйків на транспорті зі сторони держави.

У серпні 2015 р. за ініціативи Урядового уповноваженого у справах Європейського суду з прав людини – процес реалізації законопроекту щодо гарантування реалізації конституційного права людини на страйк (на транспорті) відновився. Представники ВПП провели попередньо інформаційно-роз'яснювальну роботу з відповідальними за це питання керівниками Міністерства інфраструктури України, транспортними профспілками, а також залучили до процесу представників від Уповноваженого ВРУ з прав людини. 20.08.2015 р. відбулася міжвідомча нарада щодо усунення розбіжностей в законодавстві, констатованих у рішенні Європейського суду з прав людини у справі «Веніамін Тимошенко проти України». На цій нараді було досягнуто компромісу і вирішено піти найкоротшим шляхом – повторно погодити вже напрацьований законопроект під егідою Уповноваженого ВРУ з прав людини. Зокрема, були виправлені пропозиції Урядового уповноваженого з рішень Європейського суду, яким пропонувались зміни з урахуванням застарілих норм.

Після повторного ініціювання законопроекту від Міністерства інфраструктури України, він був погоджений двома сторонами соціального діалогу (міністерствами та стороною роботодавців на національному рівні). Але, на жаль, шляхом грубого порушення з боку керівників СПО об'єднань профспілок Порядку роботи з проектами актів

законодавства, нівелювання думки транспортних профспілок та цілого транспортного об'єднання, перевищення своїх повноважень – повторно погодження законопроекту було заблоковано.

Завдяки активній діяльності ВПП, керівникам певних профспілкових об'єднань не вдалось кулуарно заблокувати реалізацію законопроекту. Нашою профспілкою були вжиті заходи, щоб законопроект не був «вбитий» самими ж профспілками. Публічні виступи, зустрічі з керівниками найбільших профспілкових об'єднань, активна робота з керівниками всеукраїнських транспортних та інших профспілок, відкритість інформації дали позитивний результат.

Наприкінці жовтня 2015 р. законопроект погоджений трьома сторонами соціального діалогу та 20.11.2015 р. направлений Міністерством інфраструктури України до Міністерства юстиції України для проведення правової експертизи у двотижневий строк.

У грудні 2015 р. законопроект повинен бути направлений на розгляд на засідання Уряду, після чого його мають направити на розгляд до Парламенту.

- **Ініціювання змін до трудового законодавства щодо можливості призупинення трудового договору в разі несвоєчасної оплати праці**

У 2015 р. ВПП було розроблено декілька законопроектів та проведена робота над впровадженням цих пропозицій у ЗУ «Про оплату праці» та проекті Трудового кодексу України. Дані пропозиції були направлені до народних депутатів Комітету ВРУ з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення.

Зміни пропонуються з урахуванням трудового законодавства інших країн, а саме ст. 123¹ Трудового кодексу Литовської Республіки та ст. 142 Трудового кодексу Російської Федерації. Суть пропозиції полягає в тому, що при несвоєчасній та в неповному обсязі виплаті заробітної плати працівник може застосовувати право не виходити на роботу. Розгляд проблеми, таким чином, в умовах нашої країни зумовить зменшення страйків із-за порушення прав. Невихід на роботу не буде страйком, це буде припинення трудових відносин з причини невиконання роботодавцем своїх обов'язків.

На початку жовтня 2015 р. від Комітету ВРУ з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення надійшов лист, в якому було зазначено, що наша пропозиція буде розглянута народними депутатами – членами Комітету при підготовці проекту Трудового кодексу України до другого читання. У зв'язку з прийняттям Трудового кодексу України у першому читанні 05.11.2015 р., 17.11.2015 р. нами було повторно (з метою нагадування) направлені пропозиції у вигляді законопроекту до Комітету ВРУ з питань соціальної політики, зайнятості та пенсійного забезпечення.

- **Робота над відміною додаткових медичних оглядів (проходження піврічних медичних оглядів, оглядів після відпусток та довготривалих відряджень) не передбачених європейськими вимогами**

У листопаді-грудні 2015 р. робочою групою при Державній авіаційній службі України було розроблено проект відповідних змін до наказу Державної авіаційної служби України №920. Відповідно до наказу Голови Державної авіаційної служби України від 03.12.2014р. №761 до 31.12.2014 р. було завершено роботу робочої групи над приведенням у відповідність до європейських вимог Правил медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України, затверджених наказом Державної авіаційної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05.12.2005 р. №920. За результатами роботи було розроблено проект наказу «Про затвердження Змін до Правил медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України» та приведено його у форму згідно з вимогами нормотворення. Напрацьовані зміни було запропоновано затвердити наказом Державної авіаційної служби України.

З моменту завершення роботи робочої групи реалізацією запропонованих змін до Правил продовжує блокуватися. У зв'язку з цим ВПП підготовлено звернення до Державної авіаційної служби України про декларування намірів пілотів ВПП про відмову від проходження додаткових медичних оглядів (обстежень), не передбачених європейськими авіаційними вимогами (JAR-FCL 3).

- **Продовження роботи над внесенням змін до ст. 276 Кримінального кодексу України**

У лютому 2015 р. від ВПП були направлені пропозиції народним депутатам України із Комітету ВРУ з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності (VIII скликання) щодо законодавчих змін до ст. 276 ККУ та запропоновано розглянути напрацьований законопроект. У березні 2015 р., після зустрічі з представниками ВПП, Народним депутатом України Соляр В.М. був зареєстрований законопроект №2325 від 05.03.2015. 15.09.2015 р. на підставі Постанови ВРУ №677-VIII законопроект був включено до порядку денного третьої сесії Верховної Ради України VIII скликання.

- **Подальший контроль над процесом внесенням змін до суми страхуванням льотного складу**

26.10.2015 р. ВПП звернулася до Уряду щодо питання внесення змін у діюче законодавство стосовно обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації повторно. Починаючи з червня 2010 р. наша профспілка ініціює до Державіаслужби України внесення змін до Порядку і правил, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. №1535, а саме щодо розміру страхової суми для членів екіпажу повітряних суден. З прийняттям нового Повітряного кодексу України Державною авіаційною службою України було розроблено проект Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і правила

проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації». Проте процес погодження проекту Постанови Кабінету Міністрів України є неприпустимо тривалим. Загальний строк розробки та погодження проекту Постанови Кабінету Міністрів України її розробником (Державною авіаційною службою України) становить вже більше ніж **3,5 роки**, а від моменту прийняття нового Повітряного кодексу України **4,5 роки**.

28.10.2015 р. від Державної авіаційної служби України надійшов новий проект постанови Кабінету Міністрів України на опрацювання до ВПП. Наша профспілка не підтримала проект Постанови Кабінету Міністрів України в частині «Страхування членів екіпажу повітряного судна (ПС)», тому що проекті закладені старі принципи, а мінімальні страхові суми (для членів екіпажу ПС) є застарілими, тобто такими, що пропонувались 2 роки тому.

У проекті Постанови Кабінету Міністрів України передбачено, що мінімальна страхова сума (для членів екіпажу ПС), встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою ніж 300 000 грн. за кожну застраховану особу. Водночас мінімальна страхова сума для пасажирів – суми, еквівалентної 250 000, 00 СПЗ (спеціальні права запозичення). Таким чином, різниця мінімальної страхової суми між пасажиром та членом екіпажу ПС – колосальна (300 000 грн. та 8 016 250 грн.). Хоча члени екіпажу такі ж самі люди, які знаходяться на борту ПС, які, на відміну від пасажирів, здійснюють польоти майже щодня.

Навіть на момент прийняття Постанови Кабінету Міністрів України №1535 від 12.10.2002 р. сума страхування пасажирів і члена екіпажу була рівнозначною і становила 20 000 \$ та 100 000 грн., але в подальшому суттєво змінювалась.

У листопаді 2015 р. ВПП було запропоновано ДАСУ доопрацювати проект Постанови Кабінету Міністрів України, а саме: встановити мінімальну страхову суму для членів екіпажу ПС на рівні з пасажиром та закріпити мінімальну страхову суму для членів екіпажу ПС у СПЗ.

- **Участь у роботі громадських організацій та Громадської ради при Державіаслужбі України**

Представники від ВПП приймають участь у Громадській раді при Державній авіаційній службі України та очолюють постійну Комісію з питань соціального захисту. Основними питаннями, над якими працює Комісія з питань соціального захисту є: впровадженням законодавчих актів ЄС, які містяться у Додатку I до парафованої Угоди про Спільний авіаційний простір; відміна додаткових медичних оглядів не передбачених європейськими вимогами; здійснення громадського контролю над доопрацюванням та погодженням Державною авіаційною службою України проекту постанови Кабінету Міністрів України (на заміну постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. №1535). Зокрема, ВПП проводить аналіз проектів нормативно-правових актів Державної авіаційної служби України, Міністерства інфраструктури України та інших державних органів та здійснює інформування громадськості про свої зауваження та пропозиції. Прикладом надання підтримки від Громадської ради при Державній авіаційній службі України є недопущення прийняття Правил медичної сертифікації льотного складу, реалізація яких передбачала скасування JAR-FCL 3 та не передбачала введення натомість європейських норм – PART-MED.

- **Подальший контроль над усуненням недоліків у роботі Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними ПС (НБРЦА) та зміною підходів до системи розслідування АП згідно актів законодавства ЄС**

30.12.2014 р. відбулася зустріч між Директором НБРЦА та виконавчим комітетом ВПП. Директором було запропоновано у двосторонньому порядку та з урахуванням міжнародного досвіду підписати протокол про взаємодію, що в подальшому дасть змогу співпрацювати в інтересах безпеки польотів й проводити зустрічі на регулярній основі. Були вироблені спільні домовленості про підготовку та підписання Меморандуму про взаєморозуміння і співробітництво. ВПП був розроблений проект Меморандуму. Однак в подальшому проект Меморандуму підписаний не був, оскільки НБРЦА суттєво змінила його суть.

Також питання реорганізації НБРЦА продовжує відслідковуватись, у керівництва держави є наміри реорганізації цього органу, про що було неодноразово заявлено представниками Міністерства інфраструктури України починаючи з жовтня 2014 р. В Уряді обговорюється створення нового єдиного органу з розслідування подій на транспорті.

Висловлена підтримка Державної авіаційної служби України щодо впровадження Наказу Міністерства інфраструктури України «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 грудня 2005 року № 943», це дає змогу відійти від процесу розслідування за застарілими нормами.

Наприкінці вересня 2015 р. нами було ініційовано робочу зустріч з представниками Державної авіаційної служби України, Інституту ІКАО та Всеукраїнської профспілки пілотів з метою обговорення та вирішення питання підготовки розслідувачів авіаційних подій. У жовтні 2015р. була досягнута домовленість про організацію курсів підготовки розслідувачів авіаційних подій відповідно до світових вимог ІКАО. Проведення курсів було заплановано на 16-20.11.2015 р. при Інституті ІКАО за програмою навчального курсу з підготовки спеціалістів з безпеки авіації (внутрішнє розслідування) з метою розгляду основних питань, пов'язаних з розслідуванням авіаційних подій всередині організації (авіакомпанії). Проте в подальшому, щоб якість курсу була щонайвища, їх було перенесено у часі для залучення іноземного інструктора до викладання цього курсу, а також залучення інших національних інструкторів. Курси розраховані для пілотів, які мають: наліт понад 2000 годин, свідоцтво CPL або ATPL. Надалі планується вивчити двох пілотів, щоб головну частину курсів – безпосередньо розслідування авіаційних подій, читали пілоти, які виконують польоти на сучасній техніці. Ми запросили пілотів із більшості українських АК для участі у цих курсах за рахунок ВПП, сформували список претендентів та наразі здійснюємо контроль за своєчасним повідомленням пілотів про початок даних курсів.

- **Робота над створенням нових робочих місць на авіаційних підприємствах**

З метою максимального працевлаштування наших громадян в українських авіакомпаніях ВПП здійснює контроль за валідацію іноземних пілотів.

У червні 2015 р. ВПП звернулася з пропозицією до Державної авіаційної служби України тимчасово призупинити валідацію іноземних пілотів для можливості максимального працевлаштування наших громадян в українських авіакомпаніях. Згодом при Державній авіаційній службі України була проведена нарада з роботодавцями, які масово залучають до роботи іноземних пілотів. На цій нараді було наголошено, що така кількість визнаних свідоцтв іноземних пілотів за такий короткий проміжок часу ставить під сумнів чітке дотримання Державною авіаційною службою України та роботодавцями п. 12.6.1 Правил, затверджених Наказом Державної авіаційної служби України № 486 від 07.12.1998 р., а саме: особисте пред'явлення документів, складання іспиту власником свідоцтва з дисципліни «Повітряне право» та ін.

Наприкінці жовтня 2015 р. ВПП звернулось до Державної авіаційної служби України з листом, в якому вказувала про продовження стрімкого зростання кількості визнаних свідоцтв іноземного льотного складу в окремих авіакомпаніях. Так, за один рік (з травня 2014 по травень 2015 р.) окремими авіаперевізниками було валідовано 358 осіб з числа льотного складу. Кількість валідованих іноземних пілотів лише за півроку (з 01.10.14 по 15.03.15) становить **94** пілота. А за період в 5 місяців (з 01.03.15 по 31.07.15) було визнано **52** свідоцтва іноземних пілотів. Вказані цифри вказують, що визнання свідоцтв іноземних пілотів збільшується та продовжує здійснюватись масово. У нинішніх кризових умовах, на фоні скорочення основних показників роботи авіаційної галузі за підсумками діяльності авіаційної галузі України за 2014 р. та за I півріччя 2015 р., така чисельність іноземного персоналу в національних компаніях є неприпустимою. Неприпустимим є також те, щоб країна витратила величезні кошти із державного бюджету на навчання пілотів, які, у зв'язку з прийняттям на роботу іноземців, вимушені шукати роботу закордоном або втрачати професію. ВПП було висловлено прохання до Державної авіаційної служби України посилити контроль над чітким дотримання положень п. 12.6.1 Правил з метою уникнення непорозумінь та ініціювання перевірок діяльності Державної авіаційної служби України.

У грудні 2015 р. буде направлено черговий запит на інформацію до Державної авіаційної служби України щодо кількості валідованих пілотів, після чого буде прийнято рішення про ініціювання перевірки Державної авіаційної служби України на предмет чіткого дотримання положень п. 12.6.1 Правил.

Інші питання над якими працювала та продовжує працювати ВПП:

- Спростування недостовірної інформації, що міститься у листі Міністерства праці щодо небов'язковості укладення колективного договору на підприємстві (*лист № 7825/0/14-05/015-15 від 03.10.2005 р.*) у судовому порядку.
- Збір та аналіз інформації щодо виконання Рішення Ради національної безпеки і оборони України, введеного в дію Указом Президента України № 535/2015 від 04.09.15.
- Контроль над розробленням Міністерством інфраструктури України проекту Закону України «*Про особливості державного регулювання діяльності авіаційних перевізників, пов'язаної з перевезенням пасажирів, вантажу повітряним транспортом*» (з урахуванням вимог Регламенту ЄС №1008/2008) та внесення своїх пропозицій щодо контролю над виплатою заробітної плати.
- Аналіз проекту наказу Державної авіаційної служби України «*Про затвердження Авіаційних правил України «Медичної сертифікації авіаційного персоналу»* та його непогодження, оскільки його реалізація передбачає скасування JAR-FCL 3 та не передбачає натомість введення цілісного європейського документу – PART-MED.
- Аналіз законопроекту «*Про внесення змін до Повітряного кодексу України (щодо недопущення обмежень конкуренції у сфері повітряних перевезень)*» №2503 від 01.04.2015 р. та внесення пропозицій до всіх уповноважених комітетів ВРУ щодо доопрацювання законопроект № 2503, а саме видалити положення щодо змін до ст. 93 Повітряного кодексу України, оскільки це буде протирічить Регламенту ЄС №1008/2008.