

УДК 347.824

ПРОБЛЕМАТИКА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ К РАБОТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В КАЧЕСТВЕ КОМАНДИРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Т.Л. СОЛОВЬЕВА

Статья представлена доктором юридических наук, доктором технических наук, профессором Елисеевым Б.П.

В статье анализируются возможности привлечения иностранных пилотов к работе на территории Российской Федерации в качестве командиров воздушных судов (КВС) с позиции предъявляемых к КВС квалификационных требований и должностных обязанностей. Рассматривается правильность и обоснованность с юридической точки зрения такого решения, а также возможные последствия его принятия.

Ключевые слова: командир воздушного судна, иностранный пилот, квалификационные требования, авиа-предприятие.

Последние годы Российская Федерация все увереннее и глубже «входит» в рыночную экономику. Конкурентная борьба проникает во все сферы нашей жизни, в том числе и в сферу оказания возмездных услуг. Одной из таких крайне востребованных услуг является перевозочная деятельность на различных видах транспорта.

В силу географического положения и необъятных просторов нашей страны расстояния, которые зачастую требуется пересечь в достаточно короткие сроки, подвластны только воздушному транспорту.

На сегодняшний день воздушный транспорт был и остается по статистике самым безопасным видом транспорта. Безопасность его функционирования обеспечивается как на этапе разработки, проектирования и создания авиационной техники, так и на этапе ее ввода в эксплуатацию и дальнейшей эксплуатации.

Не рассматривая стадию научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также ввода в эксплуатацию воздушного судна, остановимся на процессе эксплуатации воздушного судна, а именно на процедуре оказания пользователю возмездной услуги – услуги по перевозке пассажира, груза, почты или багажа. Пассажир при получении услуги, связанной с его доставкой в пункт назначения, по сути является кредитором, т.е. лицом, уполномоченным потребовать от перевозчика (в данном случае – должника) надлежащего исполнения им соответствующего обязательства. И ему (пассажиру) не безразлично, кто и как будет осуществлять это обязательство.

В соответствии с действующим Воздушным кодексом РФ такую услугу предоставляет эксплуатант (лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее его для полетов, имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта), обладающий лицензией на осуществление перевозочной деятельности.

Непосредственно реализует это право экипаж воздушного судна, работой которого, согласно Воздушному кодексу РФ, руководит командир воздушного судна. Он же отвечает за дисциплину и порядок на борту, принимает меры, которые он считает необходимыми для обеспечения безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности самого судна и находящегося на нем имущества.

Следует отметить, что в последнее время руководителями ряда предприятий гражданской авиации (авиакомпаний, прежде всего) активно продвигается и поддерживается идея привлечения к работе в летном экипаже в качестве командиров воздушных судов иностранных пилотов.

В прессе такая инициатива привлечения иностранных специалистов вызвала бурю обсуж-

дений. Приводились высказывания как непосредственных участников процесса (подготовки летного состава, выполнения полетов и т.д.), так и эксплуатантов, в том числе руководителей авиакомпаний. Например, «Известия» 21.02.2013 г. отмечали, что ликвидация «кадрового голода», по мнению авиакомпаний, могла бы снизить их расходы и удешевить перевозки.

Глубоко заблуждаются, на мой взгляд, руководители коммерческих компаний, считающие, что привлечение иностранных специалистов в качестве командиров воздушных судов значительно облегчит ситуацию и увеличит прибыль компании.

Основным аргументом «за» является обеспечение регулярности перевозочного процесса, нарушение которого может произойти из-за нехватки соответствующих специалистов.

Не комментируя ту или иную позицию, попробуем остановиться на некоторых юридических аспектах процесса привлечения иностранных пилотов.

Итак, обратимся к требованиям к командиру воздушного судна, которые сформулированы в Федеральных авиационных правилах "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных Приказом Минтранса РФ от 12 сентября 2008 г. № 147, а также к квалификационным требованиям, содержащимся в Едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и служащих (раздел "Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта"), утвержденном Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 29 января 2009 г. № 32.

Требования к квалификации будущих возможных КВС особых вопросов не вызывают. Лицо, имеющее высшее профессиональное (летное) образование и являющееся гражданином другого государства, найти наверняка можно.

Остановимся на пунктах «должен знать» и «должностные обязанности» квалификационных требований.

Что же должен знать командир воздушного судна?

Как следует из федеральных авиационных правил и Единого квалификационного справочника, он должен знать действующее воздушное законодательство, а именно, Воздушный кодекс Российской Федерации; законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, регламентирующие летную и учебно-тренировочную работу. Кроме того, КВС полагается знать летно-технические характеристики и особенности конструкции эксплуатируемых воздушных судов; руководство по поиску и спасанию; наставления, регламентирующие организацию поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов; основы трудового законодательства; правила по охране труда и пожарной безопасности.

Если пункт, касающийся знания летно-технических характеристик и особенностей конструкции эксплуатируемых воздушных судов не вызывает особых вопросов, так как пилотов будут набирать с опытом летной эксплуатации конкретных типов воздушных судов, то все остальные пункты крайне проблематичны.

На мой взгляд, одним из основных препятствий, может стать незнание русского языка. Аргументы, касающиеся необходимости знания только английского, не являются убедительными, так как речь идет в данном случае не о ведении переговоров экипажа с землей. А проблема в том, что иностранный гражданин, выполняющий функции командира воздушного судна, не сможет правильно применять нормы действующего воздушного законодательства из-за проблем с русским языком.

Действительно, процедура применения норм действующего воздушного законодательства предполагает четкое понимание смысла, вложенного в норму права законотворческим органом.

Оценка юридических фактов, условий применимости нормы, а затем и квалификация деяния, определяющая соответствующее правило поведения участников правоотношений, предусматривают, по крайней мере, хорошее знание действующего законодательства, регулирующего деятельность в области авиации и использования воздушного пространства. Кроме того, приня-

тию решения обязательно должна предшествовать проверка выбранной нормы во времени, в пространстве и по кругу лиц, что также предусматривает владение материалом.

Нельзя не отметить, что отсутствие соответствующих знаний неизбежно приведет к неправильному толкованию действующей нормы и, как факт, принятию неверного решения со всеми вытекающими отсюда последствиями. Интуитивно, в силу имеющегося опыта и профессиональных знаний, решение может оказаться и верным. Но разве можно при эксплуатации источника повышенной опасности, к которым относится и воздушное судно, «жить по понятиям»?

Более того, нельзя не учитывать тот факт, что принимаемые на работу в авиакомпанию пилоты будут гражданами государств не обязательно той же правовой системы, что и Российская Федерация, скорее всего на этот факт руководители авиапредприятий даже не обратят внимание. Но каковы же последствия?

Если рассмотреть различия романо-германской и англосаксонской правовых систем, то, прежде всего, мы видим отличие в источниках права, присущих той или иной системе. У нас основными источниками права являются нормативные правовые акты, в системах общего права – судебные прецеденты.

Соответственно, иерархическая структура действующего законодательства различна (иерархия нормативных правовых актов и иерархия решений различных судебных органов), и процедура выбора нормы, регулирующей те или иные общественные отношения, для иностранного гражданина становится крайне сложной и запутанной, даже если система права его государства относится к той же группе, что и наша.

При этом следует заметить, что процедура выбора действующей нормы бывает достаточно затруднительной и для наших специалистов, особенно в ситуации, когда однотипные общественные отношения регулируются нормами различных источников права. В этом случае приходится руководствоваться помимо знаний действующего законодательства, знанием порядка государственного устройства, процедуры принятия тех или иных источников права и, соответственно, пониманием их юридической силы.

Отсутствие необходимых знаний и умений у иностранного пилота неизбежно приведет в этом случае к принятию неверного решения со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Выпускники российских высших летных училищ в обязательном порядке наряду с основами государства и права, базовыми отраслями российского права изучают воздушное право Российской Федерации и основы международного воздушного права.

Иностранные пилоты изучают воздушное (авиационное) законодательство (air law) прежде всего своих стран и в меньшей степени законодательство тех стран, в которые они совершают полеты. Кто же будет контролировать процесс изучения иностранными пилотами российского национального и воздушного законодательства или проверять будущих пилотов на знание Воздушного кодекса Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих летную работу, и будет ли вообще осуществляться такая проверка, неизвестно, как и неизвестна процедура последующей аттестации данного контингента.

Понятие иных нормативных правовых актов широкое. Закрытого перечня этих актов нет, сфера воздушного законодательства очень динамична, непрерывно изменяется путем уточнения или отмены действующих норм, принятия новых и т.д.

Тем не менее, ясно, что в этот перечень обязательно входят: Федеральные правила использования воздушного пространства, ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ», ФАП "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", ФАП «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» и другие.

Скорее всего, одной из проблем может стать и незнание особенностей трудового законодательства Российской Федерации, вопросов регулирования труда работников воздушного транс-

порта, их медицинского и социального обеспечения, регулирования режимов труда и отдыха, самозащиты своих прав.

Проблемой является и значительная разница в отношении к праву как таковому.

Так, например, в странах-членах Евросоюза достаточно развито правосознание граждан. Они, во-первых, с детства впитали азы правовой культуры и, как следствие, осознание необходимости соблюдения действующего в стране законодательства, единого для всех. Во-вторых, граждане в этих странах воспитаны в твердой убежденности, что любые нарушения действующего законодательства должны пресекаться, а виновные – привлекаться к ответственности. Отсюда следует, что о любых правонарушениях нельзя умалчивать, о них необходимо сообщать компетентным органам, не бояться выдвигать соответствующие требования, проводить забастовки, привлекать профсоюзы и общественность на свою сторону, обращаться в суд на неправомерные действия руководства и т.д.

Ясно, что разный уровень правосознания иностранных пилотов и руководителей ряда коммерческих организаций, осуществляющих перевозочную деятельность и взявших на работу иностранных пилотов, неизбежно приведет к конфликту сторон, например, при расторжении трудового договора по инициативе работодателя.

Большинство из российских авиакомпаний не готовы к тому, что работники будут отстаивать свои интересы любым законным способом. В этом плане с «нашими» пока проще, в случае возникновения конфликтных ситуаций происходит увольнение «неуправляемого» работника, и за редким исключением он обращается в суд с требованием о признании увольнения незаконным с последующей выплатой компенсации.

Важнейшей является и проблема соотнесения информации, которой в силу своих должностных обязанностей обладает командир воздушного судна, и степени ее закрытости для представителя иностранного государства. Не ясен принцип допуска такого пилота к охраняемой законом информации, например, о состоянии системы управления авиационной безопасностью на том или ином авиапредприятии, в авиапорту, системе обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, необходимо иметь в виду, что командир воздушного судна наделен полномочиями по принятию окончательных решений, решений по своему усмотрению даже вразрез указаниям органа управления воздушным движением. Мотивы могут быть различны - сложившаяся обстановка, угроза безопасности полета, здоровье членов экипажа и пассажиров и пр. Результат – принятие решения с отступлением от плана полета и посадка в месте, крайне нежелательном для посещения представителем иностранного государства.

Вся аэронавигационная информация, системы защиты каналов связи и пр., т.е. информация, отнесенная к секретной и даже совершенно секретной, должна по статусу быть предоставлена командиру. Интересно, кто возьмет на себя ответственность допустить такое лицо к сведениям, которые могут нанести ущерб безопасности Российской Федерации, т.е. к государственной тайне?

Командир воздушного судна – это лицо, прекрасно разбирающееся в работе всех звеньев авиационно-транспортной системы, наделенное широким кругом полномочий по реализации поставленных задач. Следовательно, он является и лицом, допущенным к коммерческой тайне своего авиапредприятия, и не факт, что не допустит ее утечки в пользу третьих лиц.

Кроме того, КВС должен уметь прекрасно работать не только с техникой, но и с людьми, понимать задачи и проблемы, стоящие перед отраслью, его авиакомпанией и, конечно, быть заинтересованным, прежде всего, в дальнейшем развитии авиатранспортного комплекса Российской Федерации.

О каком таком понимании, видении проблем отрасли и стоящих перед ней задач может идти речь, когда мы говорим об иностранном пилоте? Сегодня он работает у нас в стране, а завтра – уехал к себе на родину, со всеми нашими тайнами и планами. И за их разглашение ни к какому виду ответственности его уже не привлечешь, а выездным его вряд ли сделаешь, он же иностранец.

Мы уже не раз сталкивались с примерами принятия скоропалительных решений, которые через некоторое время отменялись.

Так давайте же все-таки думать стратегически, лоббируя те или иные решения, а не ставить под угрозу всю действующую систему подготовки и выполнения полетов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воздушный кодекс РФ №60-ФЗ от 19.03.97г. в действующей редакции.
2. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации. Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 в действующей редакции.
3. Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих, раздел "Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта", утв. Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации 29 января 2009 г. № 32.
4. Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации: Федеральные авиационные правила: утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147 в действующей редакции.
5. Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации: Федеральные авиационные правила: утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 в действующей редакции.
6. Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации: Федеральные авиационные правила: утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 4 февраля 2003 г. № 11 в действующей редакции.
7. Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации: Федеральные авиационные правила: утв. Приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. № 50 в действующей редакции.

THE PROBLEM OF THE INVOLVEMENT THE FOREIGN PILOTS TO WORK AS THE AIRCRAFT COMMANDER IN THE RUSSIAN FEDERATION

Solovieva T.L.

In the article the possibilities of the engagement of foreign pilots for work on the territory of the Russian Federation as commanders of aircrafts from the position of qualification demands and job duties are analyzed. Correctness and validity from the legal point of view of such decision, and also possible consequences of its acceptance are considered.

Key words: commanders of aircrafts, foreign pilot, qualification demands, air enterprise.

Сведения об авторе

Соловьева Татьяна Леонидовна, окончила МАИ (1983), Международный Университет в Москве (2004), кандидат технических наук, доцент кафедры государственного регулирования и права МГТУ ГА, автор более 25 научных работ, область научных интересов – информационное и воздушное право, государственное регулирование деятельности в области авиации и использования воздушного пространства.