

XIV съезд ПЛС России прошёл в актовом зале Росавиации



20-21 марта 2014 года в здании Росавиации прошёл XIV съезд ПЛСР (профсоюза лётного состава России). В нём принимала участие делегация ШПЛС из 18 человек. Наш профсоюз является самым многочисленным членом ПЛС России.

ПЛС России объединяет профсоюзы членов лётных экипажей авиакомпаний

России и представляет лётчиков гражданской авиации на уровне правительства РФ, участвует в законодательном процессе по всем вопросам, касающимся нашей трудовой деятельности, отдыха и здоровья.

В РТК (российскую трёхстороннюю комиссию в формате правительство-работники-работодатели) входят представители ПЛС России.

Наши профсоюзы делают всё возможное, чтобы сохранить и улучшить социальные и трудовые позиции пилотов, а именно: Положение о труде и отдыхе, отпуска, пенсия, страхование, аттестация рабочих мест (в т.ч. научное обоснование напряжённости и вредности труда). Позиция ШПЛС – заключение отдельного колдоговора.

Давление со стороны всех работодателей (и менеджеров «Аэрофлота» – в частности) нарастает. Одним из путей достижения максимальной прибыли «Аэрофлотом» выбрано увеличение нагрузки на каждого пилота. Для этого с их стороны идут постоянные попытки признать работу пилотов обычной (не вредной и не опасной), уменьшить отпуск до 35 дней в году, установить 40-часовую рабочую неделю, установить норму налёта 100/1100 часов.

Цели ПЛСР и ШПЛС: не допустить ухудшения условий труда и отдыха, отстаивать наше право на существующий дополнительный отпуск, выработать новое «Положение о труде и отдыхе», основанное на научном подходе к утомляемости, создать систему страхования от потери лицензии пилота по здоровью, обеспечить всех нас достойной пенсией (всё это должно быть прописано в колдоговоре).

Профсоюз считает, что труд пилота гражданской авиации достоин уважения и должен быть оценён не только деньгами и не только на словах!

На съезде ПЛСР, кроме делегатов, присутствовали и выступали представители Росавиации, Ространснадзора, депутаты Государственной Думы и Совета Федераций, ветераны «Аэрофлота». Выступили приглашённые: руководитель Росавиации А.Нерадько, депутат Госдумы В.Родин и др.

Президентом ПЛСР избран М.Бойчук. Президент ШПЛС **И.Дельдюжов** вошёл в президиум общероссийского профсоюза.

PS. Видеозапись выступлений приглашённых лиц и делегатов съезда можно увидеть в YouTube.



Информация о ходе следствия

17 марта 2014 года состоялось очередное судебное заседание в Мещанском районном суде г. Москвы о продлении сроков содержания под стражей трех активистов ШПЛС.

В отношении В. Пимошенко и А. Шляпникова судьей срок содержания под стражей был продлен до 19 мая 2014 года.

В отношении С. Кнышова следователь ходатайствовал перед судом об избрании меры пресечения в виде домашнего ареста в доме отца под его поручительство. Прокуратура поддержало ходатайство следователя, суд его удовлетворил.

В настоящее время следствие находится на финальной стадии. После ознакомления всех участников с материалами уголовного дела, оно будет передано на проверку в прокуратуру и далее в суд для рассмотрения по существу.

Мы надеемся на скорейшее, законное и справедливое разрешения данного дела.

Ассоциация летного состава Германии поддержала летчиков «Аэрофлота»

Ассоциация летного состава (АЛС) Германии направила Президенту России Владимиру Путину письмо, в котором выражалось беспокойство в связи с давлением руководства «Аэрофлота» на Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС). «Мы следим за ситуацией и хотим выразить наше серьезное беспокойство арестом, задержанием и судебным преследованием профсоюзных лидеров, членов Шереметьевского профсоюза летного состава», — отмечает в письме президент АЛС Германии Илья Шульц.

В своем письме лидер АЛС Германии написал об арестах Алексея Шляпникова, Валерия Пимошенко и Алексея Кнышова, которые произошли 18—20 октября прошлого года. «Эти действия могут рассматриваться как часть кампании «Аэрофлота» против профсоюза летного состава», — отмечается в письме Ильи Шульца. — Мы проинформированы о многочисленных случаях запугивания и дискриминации представителей профсоюза со стороны руководства авиакомпании».

Илья Шульц отметил, что ранее Шереметьевский профсоюз летного состава одержал крупную победу в суде, который обязал выплатить пилотам «Аэрофлота» более 1 миллиарда рублей за работу в ночное время и во вредных условиях в 2011 и 2012 годах. Президент АЛС Германии отмечает, что труд пилотов является уникальным и требует специальных знаний, поэтому пилотам необходимо заключение собственного коллективного договора.

Президент АЛС Германии также напомнил, что в течение многих лет ШПЛС ведет борьбу за право заключения коллективного договора с работодателем, в котором были бы отражены все специфические аспекты летного труда — режим труда и отдыха, отпуска, страхование, прохождения медицинских обследований и так далее. Однако, констатирует Илья Шульц, руководство «Аэрофлота» отказывалось от участия в любых официальных переговорах с ШПЛС.

«Ассоциация летного состава Германии призывает Вас, как Президента и гаранта Конституции России, приложить все усилия, чтобы было проведено тщательное расследование дела ШПЛС, а также справедливое и беспристрастное судебное разбирательство», — обратился к Владимиру Путину Илья Шульц. По его мнению, сигнал от правительства руководству «Аэрофлота» поможет остановить атаки и клевету в отношении профсоюза и приступить к конструктивному социальному диалогу, обеспечивающему справедливое ведение коллективных переговоров.

Аналогичное письмо с просьбой довести обеспокоенность АЛС Германии в связи с арестом лидеров Шереметьевского профсоюза летного состава до Президента России Владимира Путина было направлено послу России в Германии Владимиру Гринину.

Ранее о поддержке борьбы профсоюза летчиков «Аэрофлота» заявили крупнейшие международные профсоюзные структуры, глобальные союзы и национальные профцентры зарубежных стран, среди которых Международная конфедерация профсоюзов (ITUC), Международная федерация транспортных рабочих (ITF), Конфедерация труда России (КТР), Федерация независимых профсоюзов России (ФНПР) и Конгресс профсоюзов Великобритании (TUC), а также крупнейшее российское объединение пилотов — Профсоюз летного состава (ПЛС) России.

Шереметьевский профсоюз летного состава и Конфедерация труда России выступили инициаторами широкой кампании против политики руководства «Аэрофлота», в рамках которой прошли более двух десятков акций в городах России и за рубежом. В рамках международного этапа кампании на портале LabourStart была организована отправка обращений руководству авиакомпании «Аэрофлот». К настоящему моменту отправлено уже более 12 000 писем со всего мира.

ПОЗДРАВЛЯЕМ
ГОБИЛЯРОВ

ФОНД «АНТЕЙ»
и Президиум ШПЛС поздравляют:

С ВОСЬМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

САНТАЛОВА ЮРИЯ МИХАЙЛОВИЧА
ЯКОВЕНКО
ВЛАДИСЛАВА ВЛАДИМИРОВИЧА

С СЕМИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ВОДЯНИКА ВИКТОРА ИВАНОВИЧА
КУЛЕМИНА ЛЕОНИДА ПЕТРОВИЧА
МУШАКОВА
ШАМИЛЯ ГАДЕЛШОВИЧА
ХАЙКО ЛЕОНИДА ДМИТРИЕВИЧА

С СЕМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

ГЕРАСИМОВА ВАЛЕРИЯ ГУРЬЕВИЧА
ЗАЙЦЕВА ВИКТОРА ВАСИЛЬЕВИЧА

С ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

АНИКИНА
ИГОРЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА
КАПРАЛОВА
ВЛАДИМИРА НИКОЛАЕВИЧА
ПОЛОНИНА ИГОРЯ НИКОЛАЕВИЧА
ШИЛОВИЧА
МИХАИЛА ВИКТОРОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ДЬЯКОНОВА
ВИКТОРА ВАДИМОВИЧА
ЗЫРЯНОВА ВАДИМА ИВАНОВИЧА
ОРЛОВА АЛЕКСЕЯ АЛЕКСЕЕВИЧА
СУХАНОВА
ДМИТРИЯ ГЕННАДЬЕВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

БОРИСЕНКО
ВЯЧЕСЛАВА ВЛАДИМИРОВИЧА
ГОНЧАРЕНКО ОЛЕГА ЛЕОНИДОВИЧА
ЖУКОВА СЕРГЕЯ СЕМЕНОВИЧА
ИВЛЕВА ДМИТРИЯ БОРИСОВИЧА
КАТАШИНСКОГО
АЛЕКСАНДРА ГРИГОРЬЕВИЧА
КАУШАНА ИГОРЯ ВАЛЕНТИНОВИЧА
СЕЛЕЗНЕВА
ВЛАДИМИРА ЮРЬЕВИЧА
ПУСТОВОГО
АЛЕКСАНДРА АЛЕКСЕЕВИЧА

**ЗДОРОВЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И
РАДОСТЕЙ ВАМ, ДРУЗЬЯ!**

«Летать больше не вредно?»

28 декабря 2013 года был принят Федеральный закон № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», предметом регулирования которого являются отношения, возникающие в связи с проведением специальной оценки условий труда, а также с реализацией обязанности работодателя по обеспечению безопасности работников в процессе их трудовой деятельности и прав работников на рабочие места, соответствующие государственным нормативным требованиям охраны труда.

Другими словами, на место привычной аттестации рабочих мест по условиям труда с 1 января 2014 года введена специальная оценка условий труда.

В связи с изданием данного закона Федеральным законом от 28.12.2013г. № 421-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О специальной оценке условий труда», в том числе, в Трудовой кодекс РФ были внесены изменения, вступившие в силу 1 января 2014 года. Значительным изменениям подверглись порядок и условия предоставления гарантий и компенсаций для работников, работающих во вредных условиях труда.

Интересно, что указанные федеральные законы появились внезапно и стали неожиданностью для большинства профсоюзных организаций, поскольку проекты законов не освещались в СМИ, как это обычно бывает, и предварительно не обсуждались с заинтересованными сторонами

Итак, как было раньше.

Минимальные размеры гарантий и компенсаций за работу во вредных условиях труда установлены Постановлением Минтруда и соцразвития РФ от 12.07.1997. № 22, Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2008 года № 870 — 36-часовая рабочая неделя, 7 дней дополнительного отпуска и 4 процента к окладу. Приказом Министрства гражданской авиации СССР от 13.03.1986г. № 50 летнему составу предусмотрены дополнительные отпуска в зависимости от налета часов за рабочий год.

Кроме того, минимальных размеров гарантий и компенсаций касаются статьи 92, 94, 117, 126 и 147 Трудового кодекса РФ, предусматривающие в том числе 8-ми часовую рабочую день при 36- часовой рабочей неделе и запрет замены денежной компенсацией ежегодных дополнительных отпусков работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда.

Предлагаем ознакомиться с основными нововведениями, появившимися в связи с принятием Федерального закона от 28.12.2013г. № 421-ФЗ.

Во-первых, теперь все гарантии и компенсации ставятся в зависимость от

степени вредности условий труда, которая определяется на основании проводимой работодателем в обязательном порядке специальной оценки условий труда.

С введением нового законодательства сокращенная 36-часовая рабочая неделя должна предоставляться только тем работникам, чьи условия труда соответствуют 3 и 4 степени вредности или опасным условиям.

Вместе с тем, продолжительность рабочего времени конкретного работника устанавливается трудовым договором на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения и коллективного договора с учетом результатов специальной оценки условий труда. На основании отраслевого (межотраслевого) соглашения и коллективного договора, а также письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому договору, продолжительность рабочего времени в 36-часов **может быть увеличена**, но не более чем до 40 часов в неделю с выплатой работнику отдельно устанавливаемой денежной компенсации в порядке, размерах и на условиях, которые установлены отраслевыми (межотраслевыми) соглашениями, коллективными договорами. Таким же способом может быть увеличена продолжительность рабочей смены – до 12 часов при 36-часовой рабочей неделе.

Кроме того, по новому закону при суммированном учете рабочего времени «Учетный период» не может превышать один год, а для учета рабочего времени работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, – **три месяца.**»

Теперь спорные нормы Приказа Минтранс РФ от 21.11.2005г. № 139 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ» (п. 7), касающиеся суммированного рабочего времени полностью соответствуют закону.

Во-вторых, дополнительный оплачиваемый отпуск за работу во вредных и (или) опасных условиях труда предоставляется работникам, условия труда на рабочих местах которых по результатам специальной оценки условий труда отнесены к вредным условиям труда 2, 3 или 4 степени либо опасным условиям труда. Продолжительность ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска конкретного работника устанавливается трудовым договором на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения и коллективного договора с учетом результатов специальной оценки условий труда.

В то же время, на основании отраслевого соглашения и коллективных договоров, а также письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому

Окончание на 3-й стр.

Окончание. Начало на 2-й стр.

договору, **часть ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, которая превышает минимальную продолжительность данного отпуска (7 дней), может быть заменена отдельно устанавливаемой денежной компенсацией** в порядке, в размерах и на условиях, которые установлены отраслевым соглашением и коллективными договорами.

Таким образом, работодатель легально может воспользоваться предоставленной ему коллективным договором, действующим в ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» (п. 4.12) возможностью замены части дополнительного оплачиваемого отпуска денежной компенсаций, но конечно же только с согласия работника и (или) его представителя (**важно**, что для руководства Аэрофлота – это Профсоюз авиаработников, т.к. Профсоюз летного состава они в расчет не берут).

В-третьих, исключено понятие «тяжелые работы» и «иные особые условия труда», теперь только вредные и (или) опасные условия труда.

Также во всех статьях ТК РФ, где присутствуют слова «компенсации за», они заменены словами «гарантии и компенсации за».

В соответствии со статьей 164 ТК РФ **гарантии** – средства, способы и условия, с помощью которых обеспечивается осуществление предоставленных работникам прав в области социально-трудовых отношений. Выходит, что гарантии могут быть материальными и **нематериальными**, в отличие от **компенсаций** (денежные выплаты, установленные в целях возмещения работникам затрат, связанных с исполнением ими трудовых или иных обязанностей, предусмотренных ТК РФ и другими федеральными законами).

Работодатель будет сам выбирать за что работнику выплатить, за что отправить в санаторий или предоставить несколько дней отдыха.

При этом в законе отмечается, что размеры предоставляемых в настоящее время гарантий и компенсаций для работников, работающих во вредных условиях труда, не могут быть снижены по сравнению с фактическими условиями и размерами компенсаций, которые предоставлялись этим работникам на момент вступления в силу нового закона при сохранении соответствующих условий труда на рабочем месте, явившихся основанием для назначения компенсаций.

Но вполне можно предвидеть многочисленные попытки работодателей (которые, как правило, не ограничивают себя методами манипуляций и обмана) использовать «правовую неосведомленность» работников с целью обхода законодательного запрета и фактического снижения объема предоставляемых гарантий.

В то же время для работников, кому гарантии и компенсации ранее не установлены, а также работники, трудоустроенные на новые рабочие места, уже не смогут рассчитывать на предоставление всего спектра гарантий, поскольку новое законодательство вводит их дифференциацию в зависимости от установленной степени вредности.

Также очевидно, что со стороны работодателя стоит ожидать давления на работников, с целью побуждения последних идти на замену натуральных гарантий в виде сокращенного рабочего времени и дополнительного оплачиваемого отпуска, денежными компенсациями, размер которых всегда можно «скорректировать» в пользу работодателя.

Вероятно, что продвижение положений, «усовершенствующих» трудовое

законодательство не обошлось без участия ведущего авиаперевозчика России.

Напомним, что ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» уже пытался лишить дополнительных отпусков пилотов, когда представители авиакомпании обратились в Верховный суд РФ с заявлением о признании недействующими Правил предоставления дополнительных отпусков работникам за работу в особых условиях, утвержденных Приказом Министерства гражданской авиации СССР от 13.03.1986г. № 50.

Но тогда у него это к счастью не получилось (Решение Верховного суда РФ от 30 января 2013г. №АКПИ12-1305).

Резюмируя вышесказанное, хотим отметить, что, поскольку Коллективный договор ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии» действует до 1 декабря 2014 года, а в соответствии с новым законодательством большинство условий о гарантиях и компенсациях за работу во вредных условиях труда будет определено в отраслевых соглашениях, коллективном договоре и заключаемых трудовых договорах с работодателем, **вопрос заключения с профсоюзом летного состава руководством Аэрофлот отдельного коллективного договора в настоящее время становится более острым и актуальным, чем раньше.**

Призываем всех пилотов вступать в наш профсоюз, а членов ШПЛС проявлять более активно свою позицию по данному вопросу и оказывать содействие нашим представителям в достижении поставленных задач.

(Прим. авт. При составлении статьи использовался материал из статьи руководителя Юридического департамента Конфедерации труда России (КТР) Олега Бабича «Как отбирают гарантии у работников, занятых во вредных условиях»).

Юрисконсульт ШПЛС В.А.Аршинова

О ЗАКЛЮЧЕНИИ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

7 марта 2014 годы мной, представителем первичных профсоюзных организаций летных отрядов ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и президентом Шереметьевского профсоюза летного состава, было направлено письмо на имя генерального директора ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» Виталия Савельева, в котором от имени первичных профсоюзных организаций летных отрядов ОАО «Аэрофлота» я предлагаю руководству авиакомпании начать переговоры по заключению коллективного договора с законными представителями летного состава авиакомпании.

В соответствии с трудовым законодательством в течение недели руководство «Аэрофлота» должно было принять решение по этому вопросу. До настоящего времени ответа не поступало.

В декабре 2014 года заканчивается срок действия текущего коллективного договора, который распространяется на всех работников авиакомпании «Аэрофлот». Отметим, что колдоговор был заключен еще в 2005 года и затем дважды продлевался. Это пустой документ, изобилующий в большей степени отсылочными нормами и потерявший за последние годы всякую актуальность.

В частности, в действующем в настоящее время коллективном договоре указано, что вопросы заработной платы и

другие вопросы, касающиеся условий и оплаты труда, регулируются приказами руководства авиакомпании. Таким образом, руководство авиакомпании может единолично регулировать эти важнейшие вопросы без согласования с трудовым коллективом.

Для летного состава авиакомпании необходим отдельный коллективный договор, в котором были бы прямо прописаны все аспекты летной работы, имеющей много особенностей: вопросы заработной платы, условий труда и отдыха пилотов, медицинского обеспечения, страхования и многое другое.

Мы рассчитываем, что руководство авиакомпании, наконец, прислушается к мнению нашего профсоюза, объединяющего подавляющее большинство пилотов «Аэрофлота», и пойдет на конструктивные переговоры. Подписание коллективного договора помогло бы авиакомпании решить многие стоящие перед ней проблемы, в том числе касающиеся нехватки пилотов и безопасности полетов.

Представитель первичных профсоюзных организаций летных отрядов ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», президент Шереметьевского профсоюза летного состава И.В.Дельдюзов. 26 марта 2014 г.

«Отсутствие коллективного договора — это прямая угроза безопасности полетов»

За широкими общественными дебатами о судьбе Украины, заполонившими все информационное пространство, становятся незаметными значительные события внутрироссийской действительности. Так, остается без внимания борьба **Шереметьевского профсоюза летного состава** — профсоюза пилотов крупнейшей авиакомпании страны «Аэрофлота» — за подписание коллективного договора, хотя от этого напрямую зависит безопасность гражданских перевозок.

Уже почти полгода длится арест активистов этого профсоюза, добившихся выплаты пилотам миллиардной задолженности по зарплате. А 11 марта совершенно бесшумно прошел первое чтение в Госдуме законопроект, позволяющий принимать на работу в отечественные авиакомпании иностранных пилотов. ШПЛС, к слову, наиболее активно выступал против данного решения, поскольку оно, по мнению профсоюза, снимает с авиакомпаний ответственность за подготовку собственных кадров.

К судьбе пилотов оказались равнодушны профсоюзные организации. К борьбе пилотов активно подключилась Конфедерация труда России (КТР), инициировав кампанию в их поддержку. Как продвигается борьба ШПЛС за подписание колдоговора и прекращение уголовного преследования профсоюзных активистов, Рабкору рассказал сотрудничающий с КТР профсоюзный активист Валентин Урусов, который не понаслышке знает, как можно поглотиться свободой за защиту своих трудовых прав.

Расскажите, пожалуйста, о сотрудничестве КТР и ШПЛС? Каким образом КТР поддерживает пилотов?

Шереметьевский профсоюз летного состава не входит в структуру Конфедерации труда России. Несмотря на это, сразу же после ареста лидеров ШПЛС было сделано заявление Исполкома КТР. КТР и ШПЛС инициировали общероссийскую кампанию в поддержку арестованных профлидеров, против давления на профсоюз и за немедленное заключение коллективного договора.

Какие кампании в поддержку ШПЛС были проведены и кто принимал в них участие? Как Вы оцениваете их успех?

В январе 2014 года Конфедерация труда России, Шереметьевский профсоюз летного состава и Центр защиты профсоюзных прав при поддержке профсоюзного портала LabourStar начали международную кампанию. И менее чем за две недели с момента запуска кампании более 11 тысяч человек со всего мира направили свои обращения менеджменту «Аэрофлота». В поддержку ШПЛС был проведен так же ряд акций. Две из них — в Киеве активистами Свободного профсоюза железнодорожников Украины, профсоюза «Солидарность» и Объединения «Боротьба». В Москве ШПЛС и КТР провели несколько пикетов в ноябре прошлого года, а потом в январе и феврале этого года, в том числе напротив офисов и касс «Аэрофлота».

Также при активном участии «Открытой левой» и других левых активистов, без которых

мы бы не справились, были проведены три креативные акции. Первая прошла в аэроэкспрессах. Три человека в костюмах ангелов-хранителей раздавали пассажирам листовки с обращением ШПЛС. Вторая состоялась напротив головного офиса «Аэрофлота» на Старом Арбате, где человек в костюме смерти благодарил руководство «Аэрофлота» за сверхэксплуатацию пилотов и начал исполнять ремейк знаменитой песни OneWayTicket про усталых пилотов и «барыши» авиакомпании. Третья акция прошла напротив другого офиса «Аэрофлота» на Фрунзенской набережной. Там живой медведь в фуражке пилота и с двумя баннерами, спереди и сзади на которых было написано «Свободу Шляпникову, Пимощенко и Кнышову» и «Нет спячке за штурвалом», прошел мимо офиса, а дрессировщик символизировал руководство «Аэрофлота», показывая сверхэксплуатацию пилотов.

Суть акций в том, чтобы довести до максимального количества граждан проблему, из-за которой возник конфликт между руководством «Аэрофлота» и ШПЛС. Те, кто пользуется или будет пользоваться услугами этой авиакомпании, должны осознать, что их эти вопросы касаются напрямую. Тревожные звонки уже были. В 2010 году переутраченные лётчики, держа курс из Новосибирска в Шереметьево, просто заснули во время полёта — и 40 минут самолёт летел на автопилоте! Второй случай произошёл уже в 2013 году, когда у командира экипажа за полчаса до вылета остановилось сердце. Судя по реакции «Аэрофлота» и его пиарщиков, мы постепенно добиваемся того, что информация о ситуации в «Аэрофлоте», о давлении на профсоюз, становится достоянием все более широкой общественности.

В чем заключается международная поддержка? Какие организации выражают солидарность и готовы активно присоединиться к кампании в защиту пилотов?

Пока мы ещё тормозим начало международной кампании по причине прохождения Паралимпийских игр в Сочи, чтобы не накладывать тень на спортивный праздник. Эту позицию, с которой я полностью согласен, в своем недавнем заявлении озвучил Шереметьевский профсоюз летного состава. И единственная международная кампания пока проходит только на профсоюзном портале LabourStar.

На международном уровне о поддержке требований ШПЛС неоднократно заявляли представители профсоюзов авиакомпаний, входящих, как и «Аэрофлот», в альянс авиаперевозчиков SryTeam. В поддержку ШПЛС и его арестованных лидеров высказались крупнейшие национальные профцентры — Конфедерация труда России и Федерация независимых профсоюзов России, крупнейший отраслевой союз пилотов — Профсоюз летного состава России, Международная федерация транспортных рабочих (ITF) и Конгресс профсоюзов Великобритании (TUC). Генеральный секретарь Международной конфедерации профсоюзов (ITUC) Шарон Барроу направила президенту России Владимиру Путину

письмо, в котором просит вмешаться в сложившуюся ситуацию.

Есть ли реакция со стороны руководства «Аэрофлота» и властей на международный резонанс?

По правде говоря, реакция со стороны руководства есть, но только косвенная и негативная — это попытки заказных статей против ШПЛС и подключение ТВ к этой кампании дискредитации профсоюза. Но я надеюсь, что руководство «Аэрофлота» проявит благоразумие и сядет за стол переговоров. И мы будем добиваться этого при поддержке международного сообщества.

Какова сейчас ситуация с подписанием коллективного договора на «Аэрофлоте»? Каким видит его пилоты?

Ситуация с коллективным договором на сегодняшний день, к сожалению, остаётся пока без изменений. В «Аэрофлоте» общий коллективный договор заключён с карманным профсоюзом авиаработников (ОПАР), признанным администрацией в качестве стороны социального партнёрства. Действующий договор был подписан в 2005 году, а в 2008 и 2011 гг. продлевался. Он действует до декабря 2014 года. Этот колдоговор абсолютно пустой, т.к. содержит только отсылочные нормы к приказам, которые администрация меняет в одностороннем порядке. ШПЛС более восьми лет добивается заключения отдельного колдоговора между администрацией и лётным составом. Почему отдельный? Потому что лётная работа имеет много особенностей. У пилотов особый режим труда и отдыха, другая система начисления заработной платы, отпуска, медицина, страхование и даже форма одежды. ШПЛС стремится, чтобы был документ прямого действия между представителями пилотов и администрацией, оговаривающий все стороны лётной работы. Юридических препятствий никаких нет. Нужна только добрая воля, но работодатель не готов к такой форме социального партнёрства. Отсутствие отдельного колдоговора — основная причина имеющихся в авиакомпании нарушений норм труда и отдыха лётного состава, а это прямая угроза безопасности полетов!

Справка: Шереметьевский профсоюз летного состава образован 30 января 1992 года с целью защиты социальных и трудовых прав пилотов, бортинженеров и штурманов ОАО «Аэрофлот», а также пенсионеров из их числа. Профсоюз объединяет более 850 человек лётного состава авиакомпании, а также более тысячи пенсионеров, тогда как в «официальном» профсоюзе ОАО «Аэрофлот» (в первичной ячейке профсоюза авиаработников) состоит менее 60 человек из числа лётного состава. ШПЛС является крупнейшим профсоюзом лётного состава среди всех авиакомпаний России. Профсоюз неоднократно добивался восстановления незаконно уволенных работников, а в прошлом году ШПЛС заставил руководство «Аэрофлота» раскошелиться на выплату миллиардного долга пилотам по зарплате. После этого трое активистов профсоюза были уличены якобы в получении взятки и арестованы. Однако всё говорит о заказном характере этого дела.

РАБОР.РУ Опубликовано: 17.03.2014

<http://rabkor.ru/interview/2014/03/17/collective-bargaining>

Продолжается добровольный сбор средств на помощь арестованным активистам ШПЛС и их семьям.

Перевод средств можно сделать одним из способов:

- На карту Сбербанка 4279 3800 1633 5046 (через личный кабинет клиента или банкоматы Сбербанка)

- На расчетный счет ШПЛС:
Наименование организации:

Региональная общественная организация «ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА»; ИНН 7712023522; КПП 774301001; р/с 40703810538300100194 в ОАО «Сбербанк России» г. Москва; к/с 30101810400000000225; БИК 044525225

- В офисе 509 Бизнес-центра «Аэроплаза»

Просьба указать цель платежа!
Например: помощь активистам ШПЛС.

Учредитель: Президиум Шереметьевского профсоюза летного состава
Телефон: (495) 995-16-78;

Адрес редакции: 141426, М.О., Химкинский р-н, А/п «Шереметьево-1», БЦ «Аэро-Плаза», оф. 509
Сайт ШПЛС: www.shpls.rf E-mail: shpls@mail.ru