



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Шереметьевский профсоюз лётного состава поздравляет всех работников нашей авиакомпании с наступающим Новым 2015 годом! Желаем Вам и Вашим близким здоровья и благополучия! Пусть в Новом году Вам сопутствует удача и успех! Радости Вам и счастья, а нашей компании процветания и безопасных полётов! МЫ ВСЕГДА РЯДОМ, ВСЕГДА С ВАМИ, ВСЕГДА ГОТОВЫ ПРИЙТИ НА ПОМОЩЬ!

Президиум ШПЛС

РИА НОВОСТИ

Профсоюз выясняет законность приема в «Аэрофлот» пилота-иностранца

18.12.2014

Иностранец пилот Рольфс Клаус принят на работу в «Аэрофлот». Это первый иностранец, устроившийся на работу пилотом в авиакомпанию. В октябре входное тестирование «Аэрофлота» прошли 54 иностранных летчика. Все они – кандидаты в пилоты.

МОСКВА, 2 дек – РИА Новости. Профсоюз летного состава РФ просит Федеральную службу по надзору в сфере транспорта проверить наличие военного билета и документов о состоянии здоровья у первого иностранного пилота, нанятого российской авиакомпанией – «Аэрофлотом», говорится в официальном письме, с которым ознакомились РИА Новости.

Иностранец пилот Рольфс Клаус принят на работу в авиакомпанию «Аэрофлот». Это первый иностранец, устроившийся на работу пилотом в российскую авиакомпанию. Уже в октябре входное тестирование «Аэрофлота» прошли 54 иностранных летчика. Все они – кандидаты на прием в «Аэрофлот».

Профсоюз летного состава РФ обратился к руководителю Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александру Касьянову с просьбой проверить легальность трудоустройства Клауса.

Шереметьевский профсоюз летного состава, выступивший инициатором обращения, считает, что при трудоустройстве гражданина Германии на должность командира воздушного судна в «Аэрофлот» был нарушен пункт «Федеральных авиационных правил», касающихся медицинского освидетельствования летного состава. Утвержденные Минтрансом в 2002 году правила определяют, что вновь поступающие на летную работу должны представить военный билет и документы о состоянии здоровья.

Российский профсоюз летчиков и раньше пытался добиться отмены допуска иностранных пилотов на российский рынок, отмечая, что в России достаточно и своих пилотов. Также профсоюзы неоднократно утверждали, что приход иностранных командиров воздушных судов нарушает права российских пилотов.

Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, позволяющее российским авиакомпаниям нанимать 200

иностранцев пилотов в год. Второго сентября Росавиация опубликовала список одобренных заявок.

РИА Новости <http://ria.ru/economy/20141202/1036213847.html#ixzz3McY8zqXk>

Иностранцам разрешили устраиваться пилотами в РФ без военного билета

16.12.2014

Кроме того, упрощена процедура прохождения медосмотра, сокращены сроки медицинского обследования кандидатов в стационаре и изменен объем обязательного медицинского обследования в целях врачебной летной экспертизы.

МОСКВА, 3 дек – РИА Новости. Минтранс РФ после жалобы профсоюза летчиков сообщил, что иностранные пилоты не обязаны предъявлять военный билет при устройстве на работу в российскую авиакомпанию, приказ об этом подписал министр транспорта Максим Соколов.

* * *

Ранее Профсоюз летного состава РФ попросил Федеральную службу по надзору в сфере транспорта проверить наличие военного билета и документов о состоянии здоровья у гражданина Германии – первого иностранного пилота, нанятого российской авиакомпанией – «Аэрофлотом». Требование к вновь поступающим на работу пилотам представить военный билет и документы о состоянии здоровья содержится в утвержденных Минтрансом в 2002 году «Федеральных авиационных правилах».

«Приказом (Соколова) исключается обязательное требование к иностранным гражданам, претендующим на должность командира воздушного судна, во время прохождения врачебной летной экспертизы предъявлять документ, подтверждающий степень годности к военной службе», – говорится в сообщении Минтранса.

Кроме того, упрощена процедура прохождения медосмотра, сокращены сроки медицинского обследования кандидатов в стационаре и изменен объем обязательного медицинского обследования в целях врачебной летной экспертизы.

РИА Новости <http://ria.ru/society/20141203/1036391629.html#ixzz3McJDHw00>

ОБ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТАХ

2 сентября 2014 года состоялась заседание рабочей группы Российской трёхсторонней комиссии, на которой представители ФНПР (Федерация независимых профсоюзов России), КТР (Конфедерация труда России), лётных профсоюзов (ПЛСР и ШПЛС) предложили приостановить действие постановления, так как объём перевозок падает, новые воздушные суда не нужны, своих пилотов достаточно. Utair проводит сокращения персонала, в том числе лётного состава; Трансаэро и NordWind планируют реструк-

туризировать флот воздушных судов. Изменилась внешнеполитическая ситуация (запад вводит против нас санкции, а мы собираемся трудоустроить их граждан), национальная безопасность под угрозой, так как самолёт – это высокоточное оружие и доверять его непонятно кому нельзя!

Кроме этого фактически не выполнено поручение Президента от октября 2012 года, в котором Минтранс совместно с профсоюзами предлагается рассмотреть вопрос ВРЕМЕННОГО трудоустройства иностран-

ных пилотов в российских авиакомпаниях. Профсоюзы подошли очень серьёзно к этой проблеме и пытались выяснить все нюансы, но были проигнорированы. Наши вопросы остались без ответов, никакого согласованного документа РТК (Российская трёхсторонняя комиссия) не создала, а от правила в Госдуму проект Минтранса с отрицательным заключением профсоюзной стороны. Там три фракции (КПРФ, ЛДПР и

Окончание на 2-й стр.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ГОБИЛЯРОВ

**ФОНД «АНТЕЙ»
и Президиум ШПЛС поздравляют:**

С ВОСЬМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

МЕДВЕДЕВА
НИКОЛАЯ ЛУКИЧА
МЕЛЬНИКОВА
АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА

С СЕМИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ГРОМЦЕВА
ВЯЧЕСЛАВА ФЕДОРОВИЧА
КОЗОВОГО
АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА
МАКАРОВА
ВИКТОРА ИВАНОВИЧА

С ШЕСТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ТРУШИНОВА
СЕРГЕЯ БОРИСОВИЧА

С ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

КАЛМЫКОВА
АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВИЧА
САВИЧЕВА
АЛЕКСАНДРА ПАВЛОВИЧА
ХАНА
ВАЛЕРИЯ ЯКОВЛЕВИЧА
ЧЕРЕМИСОВА
АНДРЕЯ ВЛАДИМИРОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

АФАНАСЬЕВА
АНДРЕЯ БОРИСОВИЧА
БОЙЧУКА
МИРОСЛАВА ЮРЬЕВИЧА
ДАСОВА
АЛЕКСЕЯ ГЕОРГИЕВИЧА
ИВАНОВА
АЛЕКСАНДРА ИВАНОВИЧА
КАБАЦКОГО
АЛЕКСАНДРА АЛЕКСЕЕВИЧА
СМИРНОВА
АЛЕКСАНДРА АНАТОЛЬЕВИЧА
ТАЦЕНКО
ЮРИЯ ВАСИЛЬЕВИЧА
ФОМИНА
СЕРГЕЯ ГЕННАДЬЕВИЧА
ХМЕЛЬНИЦКОГО
ИВАНА ПЕТРОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

БЕЗРУКОВА АЛЕКСЕЯ АЛЕКСЕЕВИЧА
ЛАПТЕВА ВАЛЕРИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА
ЛОГИНОВА МИХАИЛА ГЕОРГИЕВИЧА
СЛАСТИНА АЛЕКСЕЯ НИКОЛАЕВИЧА
СМОЛЬЯКОВА
АНДРЕЯ НИКОЛАЕВИЧА
ТОМАРОВА СЕРГЕЯ ФЕДОРОВИЧА
ШЕРБАНА ФЕДОРА ГЕОРГИЕВИЧА
ШУКАНА АНАТОЛИЯ НИКОЛАЕВИЧА
ЩУРКИНА АНДРЕЯ
АЛЕКСАНДРОВИЧА
ЯКУНИНА ОЛЕГА ВИКТОРОВИЧА

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

ОБ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТАХ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Справедливая Россия) проголосовали против, но большинство Единой России приняло этот антинародный, вредный для экономики и опасный для страны закон.

Проект постановления вообще не выносился на рабочую группу и РТК. Это произвол!!! Кто-то манипулирует Премьер-министром, заставляя его не исполнять поручения Президента! В подписанном постановлении нет ни слова про сроки приёма иностранных пилотов, хотя это был ключевой вопрос. Авиакомпании доказывали председателю РТК вице-премьеру Голодец О.Ю., что иностранцы нужны на пять лет, чтобы успеть подготовить своих командиров. Однако в подписанном постановлении говорится только о том, что компании имеют право в течение пяти лет набирать по 200 командиров воздушных судов в год, а срока окончания их контрактов не предусмотрено, то есть бессрочно.

16 сентября 2014 года состоялось заседание РТК, на котором замминистра транспорта Окулов В.М. рассказал присутствующим: как идёт процесс приёма иностранных КВС в российские компании; что они очень нужны; что перевозки растут быстрыми темпами. Представители профсоюзов представили свои цифры, согласно которым на одно место КВС в России претендуют 7 вторых пилотов с налётом более 2000 часов, что за год численность лётного состава возросла почти на 2000 человек и почти 3000 пилотов, проходящих ВЛЭК, находятся не в штате авиакомпаний, а на рынке в поисках работы. В протоколе РТК отражено, что профсоюзная сторона будет добиваться приостановления действия закона. Вице-премьер Голодец О.Ю. предложила провести дополнительные консультации, однако по сегодняшний день никаких совещаний не состоялось.

Тем временем Аэрофлот продолжал отбор, и в конце сентября 2014 года принял первого иностранного КВС – гражданина Германии Клауса Дитера Рольфса. В основном желающие были из Чехии, Германии и других стран Евросоюза. Профсоюз выяснил, что валидация их пилотских свидетельств проводится с нарушениями закона. По нашему обращению Росавиацией

была проведена проверка, и факты нарушения подтвердились. Минтранс в авральном порядке внёс изменения в ФАП МО, чтобы исключить нарушения.

В ноябре в Санкт-Петербурге на проводимой под эгидой «Единой России» конференции по персоналу в транспортной отрасли с докладом про иностранных пилотов выступил президент ПЛС России Бойчук М.Ю.

Профсоюз лётного состава внёс в резолюцию конференции следующие предложения:

– создать экспертную группу по изучению влияния найма иностранных пилотов на развитие национальной системы подготовки кадров для авиатранспортной отрасли;

– признать нецелесообразным реализацию Постановления Правительства РФ от 1 августа 2014г. №762 «О максимальной численности иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира воздушного судна, и об условиях, при которых допускается заключение трудового договора с указанными иностранными гражданами»;

– совместно с Министерством труда и социальной защиты РФ определить и законодательно закрепить количество нарушенных в сфере трудового законодательства, зафиксированных надзорными органами, после которых наступает ответственность собственников и директоров предприятий.

В данный момент усложнилась экономическая ситуация в нашей стране. Спрос на воздушные перевозки падает, и на рынке труда появляются российские высококвалифицированные пилоты. В добавок к этому резко обесценился рубль по отношению к евро и доллару, да и ожидаемых условий труда и оплаты иностранцы в АЭРОФЛОТЕ не увидели. Поэтому четверо уже поспешили уволиться.

Я продолжаю верить: что разум восторжествует; что лоббируемый руководством нашей компании закон, хотя и подписан, не будет применяться; что Россия останется великой авиационной державой; что разрушенный авиапром восстановится, а Российскую лётную школу мы не дадим разрушить; и летать в наших компаниях будут наши пилоты!

Президент ШПЛС И.В. Дельдюжов

ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДАМ

20 октября, после года нахождения в СИЗО, изменена мера пресечения нашему товарищу Пимошенко Валерию Ивановичу.

На заседании в Мещанском районном суде адвокаты Пимошенко В.И. представили ходатайство об изменении меры пресечения на не связанную с содержанием под стражей (домашний арест, подписка о невыезде или залог). В обоснование этого представили постановление Президиума Мосгорсуда от 10.10.2014 по делу №44У-197/14 об освобождении из-под стражи Шляпникова А.Н. Прокуратура выступила против, но суд принял решение об изменении меры пресечения на домашний арест. Лётный состав очень рад такому развитию событий и надеется на справедливое и объективное рассмотрение дела.

Были допрошены свидетели со стороны обвинения: Чалик И.П., следователь ФСБ, следователь МВД, Сапрыкин Д.П. (зам. ГД по юридическим вопросам), Носова Н.А. (юридический департамент).

Чалик фактически отказался от своих ранее данных показаний и на многие вопросы адвокатов и обвиняемых отвечал, что он ничего не помнит. Адвокат Пимошенко Му-

хин даже поинтересовался, не возникает ли у Игоря Петровича проблем с прохождением ВЛЭК в связи с такой слабой памятью. Не помнил он такие на наш взгляд запоминающиеся моменты, как получение десяти миллионов, кому передавал ключ от ячейки, какими пользовался записывающими устройствами, писал ли заявление в полицию на заведение уголовного дела и т.д.

Ему вторил следователь ФСБ, который не помнил сам ли он включал записывающие устройства или научил Чалика включать, какие именно записывающие устройства использовались и т.д.

Носова Н.А. рассказала про создание единого представительного органа работников и о том, что представители ШПЛС теперь участвуют в коллективных переговорах и коллективный договор в компании продлён на три года.

Сапрыкин Д.П. сообщил, что встречался со Шляпниковым один раз. Встречу организовал Чалик. Кто провёл Шляпникова к нему в кабинет, какими устройствами записывались разговоры он так же, как и остальные свидетели, не помнит.

Окончание на 3-й стр.

ИНФОРМАЦИЯ ПО СУДАМ

Окончание. Начало на 2-й стр.

Какая то массовая амнезия напала на свидетелей обвинения.

Финалом предъявления доказательств со стороны обвинения должен был стать допрос Генерального директора Аэрофлота Савельева В.Г., так как Чалик сообщил, что строго исполнял указания Виталия Геннадиевича. Таким образом, для объективного рассмотрения дела, конечно же, суду просто необходимо было выслушать показания этого свидетеля, а у адвокатов было много вопросов к нему. Однако он сначала не мог прийти из-за частых командировок, а потом ни с того ни с сего прокуратура объявила, что закончила предъявление доказательств и не настаивает на приводе Савельева в суд. Также прокуратура отказалась прослушивать и телефонные переговоры, на которых и строится всё обвинение.

В данный момент начинается представление доказательств стороной защиты, но из-за болезни одного из обвиняемых заседания переносились с 8 декабря на 17-е, а теперь и на 24-е.

По другим судам

При списании с лётной работы в возрасте до 50 лет согласно коллективного договора выплачивается страховка в размере 10 тысяч долларов США. Однако страховая

компания (Альфа страхование) отказывает в выплате, ссылаясь на не страховой случай. Сам договор страхования и приложения к нему являются почему-то тайной за семью печатями и застрахованному не вручаются для ознакомления. Я уж не говорю про хоть какую-нибудь помощь от компании, в которой пилоты проработали много лет. ШПЛС разрушил эту тайну и, защищая КВС А-320 Лопаткина Игоря в суде, доказал, что выплата положена. Благодарный Лопаткин уже получил причитающуюся сумму в рублях, причём по возросшему курсу. Кроме этого был взыскан моральный вред и судебные издержки.

Массовый характер принимает неисполнение закона ФЗ №155 отделениями Пенсионного фонда России. При списании с лётной работы с подозрением на профзаболевание лётчики в течение многих месяцев оформляют необходимые документы, оставаясь при этом по трудовой книжке на работе. Однако сразу после списания работодателем издаётся приказ о неначислении заработной платы, и Пенсионный фонд обязан начать выплату дополнительной пенсии – лётной надбавки. Некоторые отделения ПФР это делают на основании приказа работодателя и лётной книжки с закрытым налётом, а другие отказывают в выплате, требуя трудовую книжку с отметкой об увольнении. Это не законно. ШПЛС помогает обратившимся списанным пилотам в

решении этого вопроса. Уже есть шесть судебных решений в пользу лётчиков.

Суд по снятию взыскания с Яблокова Рубена, к сожалению, проигран. Остались не услышанными наши доводы, что руководящие документы компании носили рекомендательный характер и только после вынесения взыскания Рубену были изменены на обязательные к исполнению. Настораживает, что все дела в Пресненском районном суде, по которым ответчиком является Аэрофлот, попадают к одной и той же судье, которая выносит решения в пользу последнего.

Очень плохая новость. Аэрофлот подал исковое заявление в суд на возмещение материального вреда к КВС А-320. В сентябре прошлого года при заруливании на стоянку в аэропорту Стокгольма произошло касание воздухозаборника левого двигателя с телеграфом, хотя направляющая система показывала, что ещё надо прорудить несколько метров. Компания насчитала 2,5 миллиона рублей убытков и подала в суд иск о возмещении в размере среднемесячного заработка 377 тысяч рублей. Инициаторами по моим данным выступило руководство ДПП. Говорят, что это был не первый случай неисправной работы SAFEDOCK. Если у вас такое случалось в Стокгольме, просим выступить свидетелями на суде и поддержать нашего коллегу.

Президент ШПЛС И.В. Дельдюжов

ЗАЯВЛЕНИЕ ШПЛС

о необоснованности ареста трёх диспетчеров УВД после катастрофы в аэропорту Внуково

23 октября 2014 года следственными органами СКР в связи с авиакатастрофой, произошедшей в ночь с 20 на 21 октября 2014 года в аэропорту Внуково, были задержаны и взяты под стражу авиадиспетчеры Внуковского Центра обслуживания воздушного движения: Дунаев Р.Г. – руководитель полетов, Круглов А.Е. – диспетчер-инструктор и Кривсун С.П. – диспетчер-стажер.

Взятие под стражу произошло в 02 часа ночи 23.10.2014 года после практически 48 часового непрерывного допроса. При этом допрос осуществлялся сотрудниками СКР в отсутствие адвокатов, которых не допускали к задержанным.

В ходе допроса отношение сотрудников следствия к диспетчерам было как к опасным преступникам. Выводили их из предпочтения в наручниках. Они были морально и физически исто-

щены и подавлены, два дня находились без питания и сна. А диспетчеру-стажеру, молодой девушке, была вызвана скорая помощь.

Мы полагаем, что никаких оснований для взятия под стражу авиадиспетчеров у сотрудников следственных органов нет и быть не может.

Диспетчера не уклонялись от сотрудничества со следствием, находились на охраняемой территории Внуковского центра ОВД и не могут в дальнейшем ни как повлиять на ход следствия или скрыться.

Требуем немедленного освобождения диспетчеров из-под стражи и проведения объективного расследования.

Президент ШПЛС Дельдюжов И.В.

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА

Летчик Игорь Дельдюжов: «Драгоценная секунда, которая могла спасти жизнь всем, кто находился на борту, была потеряна»



26 октября 2014

Президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов рассказал о своем видении катастрофы во «Внуково»

ИРИНА БОРДОВАЯ

Множатся версии причин трагедии, идут суды, отправляются под арест те, кто в ту роковую ночь оказался на своем посту, но не смог предотвратить беду. Почему? Этот и другие вопросы «Вечерняя Москва» задала президенту Шереметьевского профсоюза летного состава Игорю Дельдюжову.

– **Игорь Владимирович, что же все-таки произошло?**

– Они вылетали в районе полуночи. А суть работы в бизнес-авиации в том, что экипаж привязан к клиенту, пассажиру, и ждет его команды к вылету. Скорей все-

го, команда весь день провела в ожидании Кристофа де Маржери, который, в свою очередь, вел переговоры. Был подан флайт-план, где было указано время вылета, время полета, маршрут полета, эшелон полета, скорость и так далее, который в итоге сдвигался по времени несколько раз. Сама же команда, по факту, не имела возможности отдохнуть, рука постоянно на пульсе. Тем более, скорей всего, в тот же день они и прилетели.

– **Выходит, свою роль сыграла усталость? Человеческий фактор?**

– Это один из моментов. По разным данным ночью в тумане видимости была 350 метров. Судя по расшифровке переговоров, снегоуборочную машину они все же увидели. Понятно, что у отдохнувшего, выславшегося человека скорость реакции иная, нежели у вымотанного. Вполне возможно, что они могли «перепрыгнуть» через эту машину, оторвать самолет от взлетной полосы чуть раньше. Ви-

димо, усталость дала о себе знать – драгоценная секунда, которая могла спасти жизнь всем, кто находился на борту, была потеряна.

– **А теперь перед судом предстали диспетчеры, одна из которых – стажер, и водитель снегоуборочной машины...**

– Что касается девушки-стажера, на нее не распространяется даже административная ответственность – не то что уголовная. 19 декабря прошлого года пленум Верховного суда проводил заседание по вопросу о мере пресечения. Тогда было принято решение, что содержание под стражей должно использоваться как крайняя мера – для рецидивистов, тех, кто может скрыться или повлиять на ход следствия. Причем все эти моменты следствия еще должно доказать. У 60-летнего водителя снегоуборочной машины Вла-

Окончание на 4-й стр.

Летчик Игорь Дельдюзов: «Драгоценная секунда, которая могла спасти жизнь всем, кто находился на борту, была потеряна»

Окончание. Начало на 3-й стр.

димира Мартыненко нет даже заграничного спорта. Куда он сбежит? Все потерпевшие погибли. На кого он повлияет? Конечно, произошла страшная трагедия, международный скандал. Но для чего держать людей под стражей?

– Одной из причин, которые привели к катастрофе, авиадиспетчеры называют неисправность обзорной радиолокационной станции (РЛС) «Терма Скантер». Что это?

– Это система, которая выводит данные о взлетах и приземлениях на индикатор, стоящий у диспетчеров старта – именно тех, что отслеживают взлеты и посадки. В хорошую погоду этот локатор для анализа ситуации не требуется – все видно и так. Но в ночных условиях, с учетом тумана, именно РЛС была «глазами» диспетчеров и главным сигналом к принятию решения. А она отображает ситуацию неверно: взлетно-посадочная полоса пуста, а на локаторе видна какая-то метка. И наоборот: самолет подруливает к полосе, а РЛС сообщает, что его нет. Кто принимал это оборудование? Кто тестировал? Кто подтвердил, что оно исправно? Почему его не ремонтировали, не настраивали, несмотря на замечания диспетчеров, которых было не одно и не два?

– Увы, вопросов сейчас больше, чем ответов, которые не вернут погибших, но решат судьбы тех, кого сегодня отравили под арест... Но давайте поговорим о самолете. Что представляет из себя «Фалькон»?

– Это самолет бизнес-класса с очень комфортным салоном. Летает высоко и быстро. Эти самолеты дорогие. Если наши «Боинги-737» стоят порядка 50-60 миллионов долларов, то у этих цена не меньше, хотя сам по себе «Фалькон» по

размеру меньше «Боинга». Много еще зависит от внутренней отделки. Одна аренда обходится в несколько тысяч долларов за час полета.

– Значит, и с безопасностью у них все в порядке? Или если бы на месте «Фалькона» в ту роковую ночь был другой самолет, у людей были бы шансы выжить?

– Если бы на месте «Фалькона» на взлетной полосе оказался другой самолет, скажем, пассажирский, масштабы трагедии были бы еще больше. А положительный исход ситуации при таком стечении обстоятельств исключен в принципе. В снегоуборочную машину самолет вре-

зался крылом. А в крыле – топливо. После того, как крыло оторвало, все тут же воспламенилось. К тому же, с противоположной стороны подъемная сила продолжала создаваться. Возник крутящийся момент, самолет тут же начало переворачивать, он, уже горящий, закувыркался по полосе. Тут уже хоть пристегивайся ремнями, хоть как... Скорей всего, люди погибли от полученных травм, а потом их тела сгорели. Но подробно обо всем расскажем результаты экспертизы.

<http://vm.ru/news/2014/10/24/letchik-igor-deldyuzhov-dragotsennaya-sekunda-kotoraya-mogla-spasti-zhizn-vsem-kto-nahodilsya-na-bortu-bila-poteryana-269168.html>

facebook

Из выступления главы СКР Бастрыкина А.И. на пленарном заседании Совета Федерации 17 декабря 2014:

Вот, пожалуйста, авиакатастрофы. Недавняя трагедия просто меня потрясла. Я поехал во «Внуково» лично, где погиб наш французский друг. На каждую авиакатастрофу выезжаю лично. Горько и больно смотреть на то, что происходит в нашей авиации, перевозящей наших пассажиров. Даже во «Внуково» взлетают, вы знаете, какие самолеты. В этом пункте управления аппаратура старая, за пультом управления сидела стажер. Аудиоконтроля и видеоконтроля, который должен быть, нет.

Я спрашиваю начальника центра: «В чем проблема? Почему у вас такое всё старое, несовершенное?» Посмотрел – монитор, глядя на который не понять, кто передвигается, и туман. Ни визуального контроля, ни телевизионного. «В чем проблема, товарищ генерал?» – спрашиваю. Он говорит: «Вы знаете, Александр Иванович, проблема в том, что нам задолжали за аренду. У нас договорные отношения с аэропортом «Внуково», мы не можем купить аппаратуру, у нас нет денег». Вот вам результат приватизации.

Я с Соколовым и Нерадько не раз на эту тему говорил, и к 2011 году, после целого ряда катастроф, мы добились, что они наконец начали регламенты писать, что делать нашим авиаторам.

Вот по этой трагедии с французским высокопоставленным чиновником... Прочитал регламент, что должен делать диспетчер, который сопровождает взлет самолета, написано: «Наблюдать визуально (а там туман) и по монитору (а монитор старый, ничего не понять). Я спрашиваю девочку и всех остальных диспетчеров: «А если вы не видите самолета (я утром приехал, тоже был туман, я не видел взлетающего самолета, и здесь я ничего не понимаю), что вы должны делать?» Они говорят: «А мы не знаем, что мы должны делать». И правильно, даже в инструкции это не написано.

Роструд: работодатели экономят на отдыхе авиадиспетчеров

ТРУД

вторник,
9 декабря
2014 года



После авиакатастрофы во Внуково, в которой погиб глава международного холдинга Total Кристоф де Маржери, Госинспекция по труду выявила в деятельности Московского авиаузла десятки нарушений, угрожающих безопасности полетов. Оказалось, что авиадиспетчеры (проверка проходила во всех аэропортах столицы – Шереметьево, Внуково и Домодедово) работают на износ, обслужи-

живая в два раза больше воздушных судов, чем положено по нормативам. При этом они не имеют возможности для полноценного отдыха и работают не по штатному расписанию. В госкорпорации ОрВД итоги внеплановой проверки не комментируют. Между тем в профсоюзе авиадиспетчеров утверждают, что неоднократно поднимали данный вопрос перед руководством компании. Однако никаких мер принято не было.

Внеплановую проверку ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения в РФ» (госкорпорация ОрВД) Госинспекция по труду Москвы начала сразу после катастрофы 21 октября 2014 года в аэропорту Внуково, в которой погиб глава международного холдинга Total Кристоф де Маржери.

– Первые же дни проверки показали, что в деятельности госкорпорации есть

серьезные нарушения трудового законодательства, – рассказывает «Известиям» источник в Роструде. – Так авиадиспетчер – наставник Александр Круглов, который разрешил взлет разбившемуся самолету, согласно своему трудовому договору, должен был работать диспетчером на вспомогательном диспетчерском пункте подхода, а не на диспетчерском пункте старта и посадки.

По словам собеседника, диспетчерские пункты «Подхода» (ДПП и ВДПП) контролируют движение лайнеров в воздушном пространстве на высоте 2 км и определяют очередность захода самолетов на посадку, а не отправляют их на старт.

– В Трудовом кодексе написано, что работник исполняет обязанности, прописанные в трудовом договоре, – поясняет

Окончание на 5-й стр.

Роструд: работодатели экономят на отдыхе авиадиспетчеров

Окончание. Начало на 4-й стр.

собеседник. – Так что нарушение должностных обязанностей и законодательства здесь налицо.

Коллеги Круглова уверяют, что у авиадиспетчера имелись все необходимые допуски для работы на старте и он был профессионалом высшей категории.

– Вся беда в том, что во Внукове трудовые договоры с работниками почему-то заключаются на каждую должность отдельно с привязкой к конкретному сектору работы, – поясняет вице-президент Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России Андрей Булин.

Хотя, по его словам, сектор работы (диспетчерский пункт) обычно не указывается в договоре, поэтому диспетчеры, получая допуски, имеют право работать как на старте, так и на круге и на подходе.

– Сами диспетчеры не раз просили руководство более детально прописать их обязанности в трудовых договорах и должностных инструкциях, и тем самым исправить все несоответствия, – говорит Булин.

Между тем в трудовой инспекции говорят, что это не самое серьезное нарушение, которое было выявлено в ходе проверки.

Оказалось, что в госкорпорации отсутствуют нормативы предельно допустимого уровня рабочей нагрузки на диспетчеров управления воздушного движения. Сейчас в своей работе диспетчеры руководствуются приказом советского Министерства гражданской авиации от 9 сентября 1986 года. На одного авиадиспетчера должно приходиться не более пяти воздушных судов. То есть допустимая нагрузка одного сектора должна составлять не более 34 судов в час.

Однако на деле этот норматив превышает в разы. Так, проверка выявила, что 22 августа 2014 года по сектору М Московский узловой диспетчерский район, для которого допустимым значением является обслуживание 32 воздушных судов в час, в среднем обслуживал по 60 самолетов в час. В сентябре на секторе «Круг» в Домодедово при предельной норме 54 лайнера в час, интенсивность составила 63 воздушных судна в час.

– И таких примеров множество, – утверждают в трудовой инспекции.

При этом, по словам проверяющих, повсеместно нарушается режим отдыха работников.

Так, авиадиспетчерам из-за интенсивности работы положен дополнительный 10-минутный перерыв после каждо-

го часа работы. Однако эта норма не соблюдается.

В профсоюзе авиадиспетчеров говорят, что отсутствие полноценного отдыха вкупе с повышенной интенсивностью движения может привести к негативным последствиям.

– Через один сектор в час проходят по 40–50 самолетов с интервалом в одну минуту, – говорит председатель ФПАД Сергей Ковалев. – Кроме того, количество пересекающихся маршрутов увеличилось в десятки раз, а это значит, что в десятки раз увеличилась и вероятность столкновения воздушных судов. А теперь представьте, что всем этим движением управляет человек с хроническим недосыпом. Ведь комнаты отдыха в диспетчерских пунктах не приспособлены для сна.

Кроме того, трудовая инспекция выявила нарушения и в медицинском освидетельствовании диспетчеров. Помимо врачебно-летной экспертной комиссии диспетчеры должны также проходить осмотр у психиатра, но этого не происходит.

Всего же, по данным «Известий», трудовая инспекция выявила 14 нарушений трудового законодательства, которые должны быть устранены до 26 декабря этого года. В госкорпорации ОрВД комментировать ситуацию отказались.

РИА НОВОСТИ

17.12.2014

На совещании по совершенствованию госконтроля глава администрации президента России Сергей Иванов заявил, что у авиаперевозчиков в РФ много нарушений, они «выжимают максимум» из самолетов.

МОСКВА, 17 дек – РИА Новости. Глава администрации Кремля Сергей Иванов заявил о необходимости продолжать проверки российских авиаперевозчиков из-за множества нарушений в этой сфере.

«У нас авиационные пассажирские перевозки – самый быстрорастущий сегмент во всем транспорте. Авиационные перевозки ежегодно больше всего перевозят пассажиров, и это хорошо... Нарушений в этой сфере, несущей непосредственно угрозу жизни, безопасности, здоровью гражданам полным-полно», – сказал Иванов на совещании по совершенствованию системы госконтроля.

Иванов: у авиаперевозчиков много нарушений, надо продолжать проверки

По словам Иванова, в этой сфере есть сильные перекосы, и все серьезные авиапроисшествия, как правило, происходят в компаниях с небольшим количеством самолетов. «Об этом много-много лет уже говорится. У крупных авиакомпаний, слава богу, катастроф годами нет. Все-таки бизнес авиационных перевозок, если это можно назвать бизнесом, он очень специфический. Там всегда на первом месте должна быть безопасность», – сказал он,

добавив, что нередко компании действуют в рамках увеличения объема доходов.

«Выжимают из авиационной техники и не готовят персонал летный, все, что можно выжимать, поэтому, конечно, за этим надо продолжать очень внимательно следить», – сказал Иванов.

РИА Новости <http://ria.ru/incidents/20141217/1038700804.html#ixzz3MdR6dmVV>

Наши комментарии:

ШПЛС также считает, что на первом месте должна быть безопасность полетов. Поэтому наше пристальное внимание направлено именно на вопросы рабочего времени, времени отдыха и усталости, которые непосредственно влияют на психофизиологическое состояние летного состава и безопасность полетов.

А по поводу проверок надзорных органов, ШПЛС высказывал свою позицию на совещании в Роструде в ноябре 2014 года. К проверкам необходимо привлекать профсоюзы. Мы знаем, где есть нарушения. Их надо устранять, а не скрывать, что зачастую делают недобросовестные работодатели.

О профессиональных заболеваниях

10 ноября 2014г. в Российском Союзе Промышленников и Предпринимателей состоялось заседание Подкомиссии по авиационным перевозкам Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре. Одной из тем заседания было: предложение по изменению в нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность ГА по порядку расследования профзаболеваний лётных экипажей. На заседание были приглашены представители ПЛС России и присутствовали Бойчук М.Ю. и Вечирко В.П.

Информацию, полученную на совещании, считаю полезной и нужной. Говорилось об экономической обстановке в стране, уменьшению темпов роста авиаперевозок и сокращению пассажиропотока. В последние годы резко возросла финансовая нагрузка на фонд оплаты труда. В настоящая время авиакомпании уплачивают страховые взносы во внебюджетные фонды в размере 30% от фонда оплаты труда (22% в ПФР, 2,9% в ФСС и 5,1% в ФФОМС) в пределах установленной величины базы для начисления стра-

ховых взносов и в размере 10% в бюджет ПФР сверх установленной предельной величины базы. Величина базы ежегодно растет: 2014г. – 624т.р. в годовом начислении (52т.р. в месяцном). 2015г. – 673т.р. и 56т.р. соответственно. Кроме этого введен дополнительный тариф страховых взносов в ПФР за досрочно выходящих на пенсию: в 2014г. за членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации – 4% в 2015г. – 6%, а за бортпровод-

Продолжение на 6-й стр.

О профессиональных заболеваниях

Продолжение. Начало на 5-й стр.

ников в 2014г. – 6% и 2015г. – 9%. Если будет проведена специальная оценка условий труда, то взносы будут уплачиваться в зависимости от установленного класса и подкласса условий труда (от 0 до 8%). Опасный класс подкласс 4 – 8%, вредный класс: подкласс 3,4 – 7%, подкласс 3,3 – 6%, подкласс 3,2 – 4%, подкласс 3,1 – 2%, допустимый подкласс 2 и оптимальный подкласс 1 – 0%). Снижение курса рубля к доллару и евро почти на 50% (с начала года) привело к дополнительным расходам по оплате кредитов, лизинговых платежей и других расходов, которые производят в валюте.

На этом не благоприятном фоне шел разговор по наведению порядка и ужесточению требований по оформлению профзаболеваний. Действительно за последние годы возросло количество лиц из числа членов летных экипажей ВС ГА оформивших профзаболевание. Так по данным ЦВЛЭК за 2013г. в 80% случаев причиной профессиональной дисквалификации явилось хроническая нейросенсорная тугоухость.

Во времена СССР мало кто из пилотов знал, что существует профзаболевание по слуху, да и работать в авиации в основном шли по призванию и дорожили долголетием летной работы. Количество оформивших профзаболевание было незначительное.

До 1998г. возмещение вреда, причиненное в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, проводилось непосредственно предприятиями причинившими вред. После развала СССР многих предприятий не стало, и требовать возмещение вреда стало не с кого. Поэтому был принят Федеральный закон «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» от 02.07.1998г. №125-ФЗ (вступил в силу 06.01.2000г.).

В соответствии с Федеральным законом «О страховых тарифах на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» были установлены 32 страховых тарифа (от 0,2 до 8,5%), дифференцированных по видам экономической деятельности в зависимости от класса профессионального риска. Гражданская авиация относится к XI классу и тариф составляет 1,2%. По решению Правительства РФ размеры страховых тарифов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний на 2015 год и на плановый период 2016-2017 годов остаются без изменений. Работодатели отчисляют взносы от ФОТ, а ФСС выплачивает возмещение вреда летному составу, как правило, от 10 до 60% среднего заработка в зависимости от степени утраты профессиональной трудоспособности и установленным максимальным ограничением (на 2015г. – 65640р.). Рост количества получателей страховых выплат по профзаболеваниям летным

составам гражданской авиации вызывает озабоченность ФСС и руководителей авиакомпаний и уже начали приниматься меры по упорядочению и ужесточению требований при установлении связи заболевания с профессией, процента утраты трудоспособности и назначении выплат.

В январе 2014г. был подготовлен законопроект «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ». В законе №125-ФЗ предлагается заменить понятие профессиональная трудоспособность на профессиональную деятельность со всеми вытекающими негативными последствиями, которые возникнут при оформлении профзаболеваний.

В действующей редакции закона прописано: «профессиональная трудоспособность – способность человека к выполнению работы определенной квалификации, объема и качества». Предлагается внести следующие изменения: «профессиональная трудоспособность – способность человека к выполнению профессиональной деятельности». Добавляется новое понятие «профессиональная деятельность – это трудовая деятельность человека, владеющего комплексом профессиональных знаний, умений и навыков, полученных в результате образования, которая может различаться по уровню квалификации, объему и качеству и видам выполняемых работ».

Объединение профсоюзов гражданской авиации, подготовило аргументированное отрицательное мнение по этому законопроекту и направило в ФНПР и РТК. В настоящее время законопроект пока находится в главном Правовом Управлении Правительства РФ. По последней информации на 27.11.2014г. этот законопроект Главным Правовым Управлением Правительства поддержан не был.

К порядку установления профзаболевания имеется много вопросов и претензий, как со стороны летного состава к ФСС и работодателям (затягивается оформление документов, длительная перепроверка, снижается процент утраты трудоспособности при очередном освидетельствовании, проблемы с расчетом величины выплат и их индексации и т.д.), так и работодателей и ФСС к организациям, устанавливающим предварительный диагноз, связь заболевания с профессией, процент утраты трудоспособности. Подзаконные акты противоречат Федеральному закону №125-ФЗ и даже два Решения Верховного суда неоднозначны в своих Постановлениях (от 10.03.2011г. №2 и от 06.11.2013г. №АКПИ13-1021). И с этим нужно разбираться.

– В ноябре 2014г. ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «Аэрофлот ПА» и ОАО «АК «Трансаэро» обратились в ФСС Российской Федерации с просьбой провести совещание с участием заинтересованных сторон по процедуре установления профзаболеваний летному составу гражданской авиации. Авиакомпания волнует существенное увеличение количества профзаболеваний летного состава в последние годы и рост финансовой нагрузки на ФСС и авиакомпанию.

В газете «Воздушный флот» №44 (ноябрь 2014) размещена заметка «Нейросенсорная тугоухость летного состава – угроза будущему гражданской авиации», которая касается заседания комиссии РСПП по транспорту от 10.11.2014г.

В настоящее время в судах находится более 50 дел, связанных с установлением профзаболевания по которым не было принято ФСС положительное решение и не были начаты выплаты.

По имеющейся информации некоторые дела будут пересмотрены, перепроверены и при наличии объективных оснований по ним будет принято положительное решение, и они будут отозваны из судов.

Предлагаю ознакомиться с предложениями РСПП и высказать свое мнение. Некоторые предложения можно рассмотреть и согласиться, но с таким, например как «запретить установление заключительного диагноза спустя длительный срок прекращения работы с вредными факторами» конечно нельзя. Это должен решать медицинский специалист с учетом подтверждающих документов о работе в условиях превышающих допустимые нормы шума и установленным диагнозом, а не запрет. Всем известно, профзаболевание может проявиться и через несколько лет после работы во вредных условиях труда. В итоговом Протоколе совещания сказано: «Действующие санитарно-гигиенические характеристики, утверждённые в 1997г., не актуальны применительно к современным условиям труда летного состава. Содержащиеся в данном документе вредные и опасные производственные факторы свойственны типам ВС отечественного производства, не эксплуатирующимся в настоящее время большинством авиакомпаний в РФ. В связи, с чем назрела насущная необходимость внесения изменений в отраслевое законодательство по установлению, а также расследованию профзаболеваний». Разве с этим можно согласиться? У нас, что изменилось в лучшую сторону воздушная среда и уже на летный состав не действуют: пониженное давление, радиация, повышенное содержание вредных химических веществ, часовые пояса, перепады температур, электромагнитные, ультрафиолетовые и рентгеновские излучения, пониженная влажность, беспорядочное смещение времени работы и отдыха и целый ряд других вредных факторов независимо от типов ВС и когда они эксплуатируются. Напряженность летного труда на современных типах ВС только возросла, так как в кабине вместо 5 членов экипажа стало 2, а автопилоты и автоматический заход на посадку был также и на ВС советского производства. Санитарно гигиеническая характеристика остается актуальной применительно к современным условиям труда летного состава. Если на современных ВС несколько ниже шумовые характеристики, то это несколько не облегчает труд пилотов, а с учетом шума в наушниках при радиообмене все равно превышаются предельно допустимые нормы в 80 дцб.

Окончание на 7-й стр.

О профессиональных заболеваниях

Окончание. Начало на 5-й стр.

11 ноября в Доме Правительства РФ состоялось заседание рабочей группы комиссии по социальному страхованию, социальной защите, развитию отраслей социальной сферы на котором рассматривался вопрос об индексации единовременных и ежемесячных страховых выплат в связи с несчастными случаями на производстве и профессиональными заболеваниями в соответствии с темпами роста средней заработной платы в РФ. Этот вопрос рассматривался по инициативе ПЛС России, так как с индексацией этих страховых выплат сложилась ненормальная ситуация. На заседании присутствовал и выступал Ваш покорный слуга. С докладом от ФСС РФ выступал руководитель Департамента страхования профессиональных рисков.

В настоящее время размер единовременной страховой выплаты определяется в соответствии со степенью утраты застрахованным профессиональной трудоспособности исходя из максимальной суммы, установленной Федеральным законом о бюджете ФСС РФ на очередной финансовый год (в 2012г. – 72701,2р., 2013г. – 76699,8р., 2014г. – 80534,8р., на 2015г. – 85366,9р.)

Максимальная ежемесячная страховая выплата также прописывается и ограничивается: 2012г. – 55900р. , 2013г. – 58970р., 2014г. – 61920р. , 2015г. – 65640р. Средний размер ЕСВ в 2013г. составил 8094,7р., в 2014г. ожидается 8378,2р.

Согласно пункту 11 ст.12 Федерального закона №125-ФЗ размер ежемесячной страховой выплаты индексируется с учетом уровня инфляции в пределах средств, предусмотренных на эти цели в бюджете ФСС РФ на соответствующий год.

Казалось бы все нормально. Но это на первый взгляд. Проблема состоит в том, что эти выплаты ежегодно индексируются ниже инфляции и больше всего страдают те, кто получил увечье или профзаболевание давно и их выплаты уже значительно обесценились. Происходит это потому, что практически ежегодно Минэкономразвития России дает заниженный прогноз по инфляции.

Например:

	2013г.	2014г.	2015г.
Прогноз инфляции	4,5-5,5%	4,5-5%	5,5%
Фактическая инфляция	6,6%	8% и более на октябрь	
Индексация	5,5%	5%	

Как видим, индексация в 2014г. проведена по заниженному прогнозу инфляции на 5%, а фактическая инфляция составит 9-10%.

В проекте бюджета ФСС РФ на 2015г. расчеты сделаны по прогнозу инфляции 5,5%, значит и индексация выплат в 2015г. будет на 5,5%, а фактическая инфляция будет значительно выше и опять выплаты будут недоиндексированы, что происходит практически ежегодно.

На 2015г. Центральный Банк России планирует инфляцию в 6,2-6,4%, а Минэкономразвития оценивает инфляцию в 10%. В принятом бюджете оставлен прогноз инфляции в размере 5,5%.

А в бюджете ПФР заложены расходные обязательства на выплату пенсий с учетом индексации с 01.02.2015г. на 7,5% и дополнительно в апреле 2015г. с учетом роста доходов ПФР. Страна одна, а подход к индексации страховых выплат разные. Необходимо отметить, что ФСС РФ имеет профицитный бюджет по компенсационным выплатам по увечьям и профзаболеваниям. Поднимался на заседании вопрос о необходимости проведения дополнительной индексации выплат, как это было сделано в 2008г., когда инфляция прогнозировалась в размере 7% (потом исправили на 10,5%), а фактически получилось 13,3%. Индексация была проведена дважды на 8,5% и 1,9%. Подобная ситуация складывается и в 2014г., но принять решение о дополнительной индексации некому. ФСС РФ кивает на Правительство, а Правительство молчит.

ПЛС России будет инициировать обращение в Правительство по проведению дополнительной индексации выплат по несчастным случаям и профзаболеваниям, так как прогноз и фактическая инфляция в 2014 году имеют существенное отклонение (5%).

Для того, чтобы перестать обижать убогих людей с ограниченными физическими возможностями, необходимо внести поправки в Федеральный закон от 24.07.1998г. №125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний».

ФСС предлагает внести поправки в закон и индексацию этих страховых выплат проводить с учетом темпов роста средней заработной платы в РФ. В настоящее время темпы роста среднемесячной заработной платы в РФ значительно опережают коэффициенты индексации с учетом уровня инфляции.

За три года (2011-2013г.г.) средний коэффициент индексации ЕСВ составил 1,06, а среднее значение темпа роста номинальной среднемесячной зарплаты в РФ составило 1,125 за те же годы.

Профсоюзная сторона рабочей группы РТК, учитывая все возможные риски, особенно в наше время, предложило написать просто и ясно: индексация страховых выплат проводится по темпу роста средней заработной платы в РФ и не ниже инфляции.

Посмотрим, какое окончательное решение будет принято на заседании РТК по регулированию социально-трудовых отношений.

Вопрос индексации страховых выплат и осовременивания зарплаток прошлых лет давно назрел и перезрел.

Дело доходило до полного абсурда, когда например средний заработок летчика испытателя ГосНИИ ГА за 1979-1980г.г., который в среднем за 12 месяцев составлял 482р. в 2004г. ФСС осовременил в 389р. и при утрате 40% трудоспособно-

сти назначил размер страховой выплаты в размере 155р. 91к. Другим КВС также назначались значительно заниженные выплаты в размере 200-400р. Через суды с участием ПЛС Р эти выплаты были увеличены до 6-7тыс.р.

В связи с многочисленными жалобами по расчетам страховых выплат Пленум Верховного Суда РФ от 10.03.2011г. №2 «О применении судами законодательства об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» дал разъяснение по данной проблеме.

В Постановлении сказано:

«В связи с повышением стоимости жизни и изменениями в уровне оплаты труда суммы заработка, из которого исчисляется размер ежемесячной страховой выплаты, увеличиваются с учетом следующих коэффициентов: за 1971 год и предшествующие периоды – 11,2; за 1972 год – 10,9; за 1973 год – 10,6; за 1974 год – 10,3; за 1975 год – 10,0; за 1976 год – 9,7; за 1977 год – 9,4; за 1978 год – 9,1; за 1979 год – 8,8; за 1980 год – 8,5; за 1981 год – 8,2; за 1982 год – 7,9; за 1983 год – 7,6; за 1984 год – 7,3; за 1985 год – 7,0; за 1986 год – 6,7; за 1987 год – 6,4; за 1988 год – 6,1; за 1989 год – 5,8; за 1990 год – 5,5; за 1991 год – 4,3.

Суммы заработка, из которого исчисляется размер ежемесячной страховой выплаты, дополнительно увеличиваются за период до 1 января 1991 г. с учетом коэффициента 6, с 1 января 1991 г. по 31 декабря 1991 г. – с учетом коэффициента 3.

В связи с повышением стоимости жизни и изменениями в уровне оплаты труда при исчислении размера ежемесячной страховой выплаты суммы заработка, полученные за период с 1 января 1992 г. по 31 января 1993 г., увеличиваются с учетом коэффициента 3.

Суммы заработка, из которого исчисляется размер ежемесячной страховой выплаты, полученные за период до 1 мая 2002 г., увеличиваются пропорционально повышению в централизованном порядке в период по 1 мая 2002 года включительно минимального размера оплаты труда.

В соответствии с пунктом 11 статьи 12 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ размер ежемесячной страховой выплаты подлежит увеличению в связи с инфляционными процессами. Коэффициент индексации и ее периодичность определяет Правительство Российской Федерации».

На сегодняшний день остается нерешенной ненормальная ситуация с ежегодной индексацией выплат. Необходимо в 2014г. провести дополнительную индексацию выплат и внести соответствующие изменения в Федеральный закон №125-ФЗ.

Обижать убогих людей непорядочно, негуманно и грешно. Больше всего при занижении индексации выплат страдают те, у кого незначительные выплаты и кто много лет их получает, так как они больше всего обесцениваются.

**Вице президент ПЛС России
В.П.Вечирко.**

03.12.2014г.

«Аэрофлоту» рекомендовали летать на российских самолетах

ВЕДОМОСТИ

Мария Киселева
Маргарита Лютова
11.12.2014

Долгий проект

Первый SSJ «Аэрофлот» получил в 2011 г. – с опозданием на три года. К июню во флоте компании будет 20 лайнеров. Сроки поставки оставшихся 10 пока не ясны. Судя по сайту flightradar24.com, сейчас в активной эксплуатации у «Аэрофлота» находится только 8 из 13 SSJ – они летают в Одессу, Нижний Новгород, Магнитогорск, Бухарест, Осло и другие города. Согласно материалам ОАК, ввод в эксплуатацию первых самолетов семейства MC-21 и сертификация самолета намечены на 2016 г.

Эта публикация основана на статье «Аэрофлот» поможет ОАК» из газеты «Ведомости» от 11.12.2014, №231 (3735).

Группе «Аэрофлот» необходимо синхронизировать планы по формированию флота с планами по производству гражданских самолетов «Объединенной авиастроительной корпорацией» (ОАК), в частности Sukhoi SuperJet (SSJ). Такое предложение содержится в заключении экспертного совета при правительстве под руководством Михаила Абызова (есть у «Ведомостей»). В нем говорится, что российские гражданские самолеты не смогут конкурировать на мировом рынке, не имея поддержки внутри страны. Обеспечить необходимый спрос может «Аэрофлот», который назван в заключении «ключевым звеном в реализации государственной программы развития авиационной промышленности».

Авиакомпания должна увеличить закупки Sukhoi SuperJet и MC-21

ОАО «Аэрофлот» могло бы приобрести до 120-150 ближнемагистральных самолетов SSJ и проектируемых MC-21 с возможным последующим расширением объемов поставок. А компании группы могли бы приобрести еще 90-110 таких лайнеров до 2025 г. Согласно документу, целевая доля группы «Аэрофлот» в объеме поставок SSJ и MC-21 на внутрироссийский рынок в этот период составит 60-75%.

Эту идею поддержал и куратор промышленности вице-премьер Аркадий Дворкович. В минувший четверг на совещании, где обсуждалась долгосрочная программа развития «Аэрофлота», он дал соответствующее поручение. Об этом рассказал «Ведомостям» источник в экспертном совете при правительстве. «Есть поручение согласовать график поставок», – подтверждает федеральный чиновник. Источник в экспертном совете при правительстве пояснил, что речь идет о том, что «Аэрофлот» и ОАК должны обсудить и согласовать предложения по срокам и объемам поставок уже законтрактованных лайнеров. Это подтвердил и человек, близкий к одной из компаний, которые задействованы в выполнении поручения. Представитель ОАК отказался от комментариев. Представитель Дворковича отметил, что пока в долгосрочную программу развития «Аэрофлота» включены обязательства авиакомпании закупать технику в соответствии с заключенными контрактами. Однако дальше авиакомпания и ОАК должны продолжить работу по согласованию объемов поставки. Представитель «Аэрофлота» говорит, что авиакомпания работает и будет работать в тесной кооперации с ОАК».

Директор департамента авиационной промышленности Минпромторга Андрей Богинский пояснил «Ведомостям», что его министерство не принимало участия в разработке или обсуждении программы развития «Аэрофлота». Однако идею гармонизировать планы ОАК и «Аэрофлота» давно обсуждает. При этом основой должны быть именно планы авиакомпаний по развитию маршрутной сети. «Естественно, мы, как Минпромторг, лоббируем отечественные самолеты. Мы хотим видеть, как будет развиваться «Аэрофлот», и в тех нишах, где российские самолеты нужны, мы готовы предложить для этих маршрутов наши самолеты вместо зарубежных», – пояснил представитель ведомства.

«Аэрофлот» уже сейчас является крупнейшим эксплуатантом SSJ. В парке компании 13 таких самолетов. Всего же «Аэрофлот» обязался купить 30 SSJ. Кроме того, компания заказала 50 MC-21 с опционом еще на 35.

Исходя из вместимости SSJ мог бы стать заменой только самолету А-319, которых не так много в парке «Аэрофлота» (семь бортов), отмечает заместитель гендиректора инвестиционной компании «Регион» Анатолий Ходоровский. Причем дальность полета А-319 в 1,5 раза больше, чем у SSJ. Кроме того, отмечает Ходоровский, SSJ хоть и собирается в России, но на 75% состоит из иностранных комплектующих. Цены на них также будут расти вместе с падением курса рубля. Таким образом, этот самолет может только условно считаться замещением импорта, отмечает эксперт.

Опубликовано по адресу: www.vedomosti.ru/newsline/news/37183981/aeroflot-pomozhet-oak

Глава «Аэрофлота» выступает за совместное сокращение флота российскими авиакомпаниями



«Аэрофлот» не будет поднимать цены на билеты, несмотря на курсы колебания

Экономика и бизнес
4 декабря

По словам Виталия Савельева, пока авиакомпании вынуждены летать полупустыми, что «всем во вред»

МОСКВА, 4 декабря. /ТАСС/. Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в ответ на ухудшение ситуации на рынке авиaperевозок считает необходимым выработать вместе с крупнейшими авиакомпаниями РФ консолидированную позицию и, возможно, отказаться от эксплуатации части воздушного флота. Об этом он заявил журналистам в кулуарах Транспортной недели-2014.

«На самом деле нам надо договориться и часть емкостей вывести – всем авиакомпаниям, – сказал он. – Тогда мы их (самолеты – прим.ред.) поставим на бетон – да, мы будем за это (лизинговые и прочие платежи – прим.ред.) платить, мы поднимем цены (на билеты), но все это компенсируется».

© ИТАР-ТАСС/ пресс-служба авиакомпании «Аэрофлот»

Пока же авиакомпании «вынуждены летать полупустыми, что нам всем во вред», добавил Савельев.

«Как нам договориться – я не знаю, – сказал гендиректор «Аэрофлота». – Я не могу быть инициатором договоренности, это не мой уровень».

Савельев пояснил, что «Аэрофлот» не планирует поднимать цены на билеты, так как иначе от компании уйдет пассажир. В то же время цены, которые сейчас предлагает авиакомпания, он назвал «нереальными» (экономически невыгодными). С замедлением рынка авиaperевозок и падением перевозок на международных маршрутах, приносящих авиакомпаниям основную прибыль, перевозчикам необходимо выработать консолидированную позицию, считает гендиректор «Аэрофлота».

Он привел в пример кризис на американском рынке гражданской авиации, произошедший после 11 сентября 2001 года, когда самолеты с террористами атаковали башни-близнецы в Нью-Йорке. «Что сделали американские авиакомпании, чтобы выжить? Они не только подняли цены. Они вступили в сговор, официальный одобренный сговор, где они часть емкостей просто остановили пропорционально. Что произошло? Цены на билеты поднялись. Попробуйте у нас по нашим законам, без одобрения сверху, попытаться договориться. Нас тут же привлекут, еще заплатим штрафы какие-то», – добавил он.

Савельев считает, что тем не менее необходимо использовать позитивный опыт США. «Кризис – есть кризис», – сказал он, добавив, что переживает пятый кризис в российской экономике. «Помню реформу Павлова, «черный вторник», 1998 год, 2008 год. Сейчас кризис – не самый страшный. Главное, чтобы наши банки выдержали, чтобы было финансирование», – отметил Савельев.

Ранее на деловом завтраке в рамках Транспортной недели глава Сбербанка России Герман Греф выразил мнение, что в России сейчас «колоссальные проблемы в сфере воздушного транспорта». «В сегодняшних условиях эта проблема является ключевой для нас – как для крупнейшего кредитора транспортных предприятий, так и, думаю, что для всех участников рынка», – отметил глава Сбербанка.

<http://itar-tass.com/ekonomika/1623540>

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.pf E-mail: shpls@mail.ru